


21 AOUT 1975

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

VOLUME 7

DEUXIÈME SESSION DU TREIZIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1919



VOLUME LIV.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

DU

PARLEMENT DU CANADA

DEUXIÈME SESSION, TREIZIÈME PARLEMENT, 1919.

D

E

F

S

S

T

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Arrangés par ordre numérique, avec les titres au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du Parlement; le nom du sénateur ou du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non. Aussi les documents imprimés qui n'ont pas été présentés.

VOLUME I.

(Ce volume est relié en trois parties.)

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1918, volume III, parties V à Z. Présenté par sir Thomas White, le 10 mars 1919.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1918, volume II, parties L à U. Présenté par sir Thomas White, le 26 mars 1919.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1918, volume I, parties a, b, et A à K. Présenté par sir Thomas White, le 28 mars 1919.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1918, volume IV, partie ZZ. Présenté par Sir Thomas White, le 22 avril 1919.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1918. Présentés le 3 mars 1919, par sir Thomas White. *Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.*

3. Budget des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1920, et conformément aux dispositions de la *Loi de l'Amérique Britannique du Nord, 1867.* Présenté le 18 mars 1919, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice clos le 31 mars 1919, et conformément aux dispositions de la *Loi de l'Amérique Britannique du Nord, 1867.* Présenté le 7 mai 1919, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4a. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1920. Présenté le 31 mars 1919, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5a. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1920. Présenté le 5 juillet 1919, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5b. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1920. Présenté le 5 juillet 1919, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5c. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1920.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

8. Rapport du surintendant des assurances, pour l'année 1918—volumes I et II.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

9. Relevé des états des compagnies d'assurance du Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1918. (Sauf corrections.) Présenté le 23 juin 1919, par l'honorable M. Maclean.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 3.

10. Rapport annuel du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1919. Présenté le 4 juillet 1919, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*a*. Rapport concernant les subventions aux paquebots, selon que contrôlées par le ministère du Commerce, pendant l'exercice finissant le 31 mars 1918, ainsi que statistique du trafic, etc., jusqu'au 31 décembre 1918. Présenté le 8 mai 1919, par l'honorable M. Maclean.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*b*. Rapport annuel du Commerce (importations pour la consommation et exportations), pour l'exercice finissant le 31 mars 1918. Présenté le 28 mai 1919, par l'honorable M. Maclean.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*c*. Commissaires des grains du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1918.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10d. Statistique criminelle, pour l'exercice finissant en septembre 1918.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 4.

11. Rapport du ministère des Douanes, contenant les tableaux et relevés des importations et exportations du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1918. Présenté le 18 mars 1919. par l'honorable M. Reid.... *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

11*a*. Rapport de la marine marchande, division du ministère des Douanes, contenant les relevés de la navigation et de la marine marchande du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1918. Présenté le 25 mars 1919, par l'honorable M. Reid.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 5.

12. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1918. Partie I—Accise. Présentés le 18 mars 1919, par l'honorable M. Reid.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

13. Revenu de l'Intérieur, rapport annuel. Partie II—Poids et mesures, gaz et électricité.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

14. Revenu de l'Intérieur, rapport annuel. Partie III—Falsification des substances alimentaires.................. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

15. Rapport du ministère de l'Agriculture du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1918. Présenté le 28 février 1919, par l'honorable M. Crerar.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15*a*. La loi de l'Instruction agricole, 1917-18, conformément à l'article 8 du chapitre 5 de 3-4 George V. Présentée le 28 février 1919, par l'honorable M. Crerar.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

15*b*. Rapport du directeur général vétérinaire pour l'exercice clos le 31 mars 1918. Présenté le 5 juillet 1919, par l'honorable M. Carvell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

16. Rapport des fermes expérimentales du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1918. Appendice au rapport du ministre de l'Agriculture. Présenté le 28 février 1919, par l'honorable M. Crerar... *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 6.

17. Rapport des industries, 1917. Partie I—Statistique agricole. Présenté le 18 mars 1919, par l'honorable M. Carvell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

17*a*. Rapport des industries, 1917. Partie II—Industrie laitière.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

17*b*. Rapport des industries, 1917. Partie II—Statistique des pêcheries.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

17*c*. Rapport des industries, 1917. Partie IV, Section 4—Bois à pâte à papier et papier. Présenté le 24 avril 1919, par l'honorable M. Maclean.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 6—*Fin.*

17c. (1) Rapport des industries, 1917. Partie IV—Sylviculture, bois de service, lattes et bardeaux.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

17c. (3) Rapport des industries, 1917. Partie IV—Sylviculture, portes et châssis, planeurs, etc. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

17c. (4) Rapport des industries, 1917. Partie IV—Sylviculture, bois à pâte à papier et papier. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

17c. (E) Rapport des industries, 1917. Partie IV—Sylviculture, distillation du bois. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 7.

18. Rapport annuel du ministère de l'Immigration et de la Colonisation, pour l'exercice clos le 31 mars 1918. Présenté le 28 février 1919, par l'honorable M. Calder. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

19. Rapport du ministre des Travaux publics sur les travaux sous son contrôle, pour l'exercice clos le 31 mars 1918. Présenté le 26 février 1919, par l'honorable M. Carvell. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

20. Rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada, pour l'exercice du 1er avril 1917 au 31 mars 1918. Présenté le 26 mars 1919, par l'honorable M. Reid. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

20a. Statistique des canaux, pour la saison de navigation de 1918. Présentée le 30 mai 1919, par l'honorable M. Reid. *Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

20b. Statistique des chemins de fer du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1918. Présentée le 30 mai 1919, par l'honorable M. Reid. *Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

20c. Treizième rapport de la Commission des chemins de fer du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1918. Présenté le 27 février 1919, par l'honorable M. Reid. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

20d. Statistique des téléphones du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1918. Présentée le 24 avril 1919, par l'honorable M. Reid.. .. ..*Pas imprimée.*

20e. Statistique des messageries du Canada, pour les exercices terminés le 30 juin 1917 et 1918. Présentée le 24 avril 1919, par l'honorable M. Reid.. .. ..*Pas imprimée.*

20f. Statistique des télégraphes du Canada, pour les exercices terminés le 30 juin 1917 et 1918. Présentée le 24 avril 1919, par l'honorable M. Reid.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 8.

21. Cinquante-unième rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1917-18.—Marine. Présenté le 26 février 1919, par l'honorable M. Maclean. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

22. Liste des navires publiée par le ministère de la Marine et des Pêcheries, le 31 décembre 1918. Présentée le 16 juin 1919, par l'honorable M. Ballantyne. *Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

23. Supplément au cinquante-unième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1917-18.—Marine. Rapport de l'inspection des bateaux à vapeur. Présenté le 13 mai 1919, par l'honorable M. Ballantyne. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

24. Rapport du directeur général des Postes, pour l'exercice terminé le 31 mars 1918. Présenté le 26 février 1919, par l'honorable M. Rowell. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

25. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1918. Présenté le 4 mars 1919, par l'honorable M. Meighen. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

26. Rapport sommaire de la Commission géologique du ministère des Mines, pour l'année civile 1918. Présenté le 28 mars 1919, par l'honorable M. Maclean. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

26a Rapport sommaire de la division des Mines, pour l'année civile 1918. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 9.

27. Rapport du département des Affaires des Sauvages, pour l'exercice terminé le 31 mars 1918. Présenté le 6 mars 1919, par l'honorable M. Meighen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

28. Rapport de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, pour l'exercice clos le 30 septembre 1918. Présenté le 16 juin 1919, par l'honorable M. Rowell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

29. Rapport du Secrétaire d'Etat du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1918. Présenté le 3 mars 1919, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

29a. Archives canadiennes, pour l'année terminée le 31 décembre 1918.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

30. Liste du Service civil pour 1918. Présentée le 12 mars 1919, par l'honorable M. Burrell.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 10.

31. Dixième rapport annuel de la Commission du Service civil du Canada, pour l'année terminée le 31 août 1918. Présenté le 7 avril 1919, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

32. Rapport annuel du département des Impressions et de la Papeterie publiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1918. Présenté le 10 avril 1919, par l'honorable M. Maclean.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

33. Rapport du Secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures, pour l'exercice clos le 31 mars 1918. Présenté le 9 avril 1919, par l'honorable M. Rowell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

34. Rapport du ministre de la Justice pour les pénitenciers du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1918. . . . . . *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

35. Rapport du Conseil de la Milice du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1918. Présenté le 26 février 1919, par l'honorable M. Mewburn.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36. Rapport du ministère du Travail, pour l'exercice clos le 31 mars 1918. Présenté le 26 mai 1919, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

37. Rapport annuel du comité éditorial des publications de l'Etat en date du 1er mars 1919. Présenté le 16 avril 1919, par l'honorable M. Maclean.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

38. Rapport du Service Naval, pour l'exercice terminé le 31 mars 1919. Présenté le 28 février 1919, par l'honorable M. Maclean.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

39. Cinquante-unième rapport de la division des Pêcheries du ministère du Service Naval, 1918. Présenté le 28 février 1919, par l'honorable M. Maclean.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

40. Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement. Présenté le 20 février 1919, par Son Honneur l'Orateur . . . . *Pas imprimé.*

41. Communication reçue par le greffier de la Chambre, transmettant à la Chambre des Communes du Canada une résolution adoptée par le Congrès constitutionnel de la république de Costa-Rica, faisant part de la joie du peuple de Costa-Rica de la terminaison de la guerre et du triomphe des armées des alliés. Présentée par Son Honneur l'Orateur, 1919. . . . . *Pas imprimée.*

42. C.P. 1991, 14 août 1918,—Règlements concernant les certificats des capitaines et seconds.—*Le Sénat.* . . . . *Pas imprimés.*

43. Relevé des baux pour quais, jetées ou brise-lames, sous le contrôle du ministre de la Marine et des Pêcheries, et des conditions de ces baux telles qu'émises en vertu du chapitre 17 des Statuts de 1909, par le dit ministre.—*Le Sénat.* . . . . *Pas imprimé.*

44. Relevé indiquant les droits de havrage encaissés durant l'exercice 1917-18, en conformié avec les stipulations de la section 859 du chapitre 113 des Statuts revisés du Canada, 1916.—*Le Sénat.* . . . . *Pas imprimé.*

VOLUME 10—*Suite.*

45. Relevé des sommes reçues pour le fonds des marins malades durant l'exercice 1917-1918, en conformité des stipulations de la section 387 du chapitre 113 des Statuts revisés du Canada, 1916.—*Le Sénat.* . . . . *Pas imprimé.*

46. Copie des Ordres généraux promulgués à la Milice durant la période entre le 1er janvier 1918 et le 2 février 1919. Présentée le 26 février 1919, par l'honorable M. Mewburn. *Pas imprimée.*

47. Copie de tous les ordres de routine pour la Force Expéditionnaire Canadienne promulgués entre le 2 janvier 1918 et le 22 février 1919. Présentée le 26 février, par l'honorable M. Mewburn. . . . . *Pas imprimée.*

48. Copie d'une dépêche du très honorable Secrétaire d'Etat pour les Colonies adressée à Son Excellence le Gouverneur général, transmettant un document parlementaire contenant un extrait des minutes des procédures de la Conférence impériale de guerre, 1918, et les documents soumis à la conférence. Présentée le 26 février 1919, par l'honorable M. Rowell. . . . . *Pas imprimée.*

49. Relevé montrant l'affectation de crédit de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1917-18, en conformité du chapitre 91, section 27, des Statuts revisés. Présenté le 26 février 1919, par l'honorable M. Rowell. . . . . *Pas imprimé.*

49*a*. Copies des Décrets du Conseil qui suivent:—

C.P. 1287 du 25 mai 1918,—Permis d'absence pour les membres de la force d'outre-mer.

C.P. 2213 du 7 octobre 1918,—Défendant aux membres de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest de devenir membres d'aucune union ouvrière.

C.P. 3076 du 12 décembre 1918,—Augmentant la force de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, à son nombre autorisé de 1,200, etc.

C.P. 3175 du 24 décembre 1918,—Augmentation de solde aux sous-officiers et gendarmes de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

C.P. 159 du 27 janvier 1919,—Transfert du contrôle de l'enregistrement des aubains ennemis pour les provinces du Manitoba, de la Colombie-Britannique, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de cette partie de la province d'Ontario dans le district militaire No 10. Présentées le 28 février 1919, par l'honorable M. Rowell. . . *Pas imprimées.*

50. Copies des Décrets du Conseil qui suivent:—

C.P. 2206, 12 septembre 1918,—Extension d'étendue du ministère de l'Information publique.

C.P. 2208, 12 septembre 1918,—Nomination du Dr George H. Locke, comme directeur associé de l'Information publique. Présentées le 26 février 1919, par l'honorable M. Rowell. . . . . *Pas imprimées.*

50*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 mars 1919,—Relevé indiquant:—1. Quelles sont les fonctions de la division de l'Information publique. 2. Quelle publication publie-t-elle. 3. Quels sont les frais annuels de la division. 4. Quels sont les noms des fonctionnaires, leurs occupations antérieures et leurs appointements actuels. 5. Combien de journalistes sont employés par la division. Présentée le 31 mars 1919.—*M. Pedlow*. . . . . *Pas imprimée.*

50*b*. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat démontrant toutes les personnes qui étaient employées au 1er mars 1919, dans le ministère de l'Information publique, le genre de travail que chacun accomplit, les salaires ou gages payés et les allocations de subsistance ou autres, et l'emploi antérieur de chaque personne, avec un état montrant quel autre travail, s'il en est, ces dits fonctionnaires font. Présentée le 1er avril 1919.—*M. Proulx*. . . . . *Pas imprimée.*

51. Copies des Décrets du Conseil passés depuis la dernière session à cause de législation urgente, comme suit:—

C.P. 1187 du 18 mai 1918,—Demande à la Commission du commerce de guerre de communiquer avec des personnes responsables afin d'augmenter la production de la fonte au Canada, sur base d'une garantie du gouvernement pour l'achat du produit pendant un certain nombre d'années, et de faire rapport.

C.P. 1507 du 15 juin 1918,—Interdit l'exportation du cuir sauf sous couvert d'une licence.

C.P. 1525 du 22 juin 1918,—Autorise la Commission du commerce de guerre à négocier avec une compagnie responsable de la Colombie-Britannique, à être formée, pour établir un haut fourneau et manufacturer de la fonte.

C.P. 1798 du 27 juillet 1918,—Approuve les règlements modifiant les règlements du 15 mars 1918, touchant le prix de la houille, son importation, etc., quant au mode de calculer les frais accidentels, afin de déterminer le prix coûtant de la houille, etc.

C.P. 2022 du 16 août 1918,—Autorise le Contrôleur du combustible à faire des règlements sujets à l'approbation du Gouverneur général en conseil touchant le prix de

VOLUME 10—*Suite.*

la gazoline et de l'huile combustible, et la production, la distribution et la vente, etc., d'icelles, et à faire toute enquête nécessaire de ce chef.

C.P. 2095 du 3 septembre 1918,—Donne à la Commission du commerce de guerre le pouvoir de contrôler et de réglementer la production et la distribution du fer et de l'acier et de leurs produits, et de faire des ordonnances pour en augmenter la production; et si c'est nécessaire, pour placer les commandes du gouvernement et donner l'assistance, subordonnément à l'approbation du Gouverneur en conseil.

C.P. 2136 du 3 septembre 1918,—Autorise les primes sur les filins à toile filés au Canada, avec du lin canadien, au cours des trois années commençant le 1er avril 1919 et se terminant le 31 mars 1922.

C.P. 2153 du 5 septembre 1918,—Modifie davantage le Décret du Conseil du 11 juin 1918, créant le Bureau des surintendants des Grains, et lui donnant pouvoirs.

C.P. 2370 du 2 octobre 1918.—Approuve les règlements sur la gazoline, relativement aux permis donnés aux vendeurs, et aux prix de détail, et interdisant la vente au détail le dimanche.

C.P. 2483 du 9 octobre 1918,—Approuve les règlements et la convention soumis par le Bureau des surintendants des Grains touchant l'affrètement et l'assurance maritime des grains, jusqu'à la fin de la navigation. Présentées le 26 février 1919, par l'honorable M. Maclean.. .. ..*Pas imprimées.*

51*a*. Copies des Décrets du Conseil qui suivent:—

C.P. 2158 du 6 septembre 1918,—Etablissant des règlements sur l'inspection de la houille bitumineuse et de la lignite au Canada.

C.P. 2228 du 12 septembre 1918,—Etablissant des règlements sur la distribution de la houille industrielle au Canada.

C.P. 2268 du 13 septembre 1918,—Augmentant les pouvoirs du Contrôleur du combustible.

C.P. 3004 du 5 décembre 1918,—Modifiant et codifiant les règlements faits par le Contrôleur du combustible.

C.P. 3037 du 24 décembre 1918,—Autorisant les recherches sur le projet d'obtenir une surproduction houillère dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

C.P. 1630 du 12 juillet 1918,—Contrat entre le gouvernement et la *Midland Iron and Steel Company.*

C.P. 1712 du 18 juillet 1918,—Contrat entre le gouvernement et la *Parry Sound Iron Company.*

C.P. 122 du 17 janvier 1919,—Autorisant certains paiements pour la production de la fonte.

C.P. 399 du 24 février 1919,—Autorisant certains paiements à faire pour la production du fer malléable.

C.P. 2058 du 22 août 1918,—Arrangements pour l'appui financier des importations lainières venant de Nouvelle-Zélande et d'Australie.

C.P. 3010 du 6 décembre 1919,—Constituant la Commission du commerce du Canada.

C.P. 2734 du 7 novembre 1918,—Constituant la Mission du commerce à Londres.

C.P. 2595 du 21 octobre 1918,—Constituant la Commission économique en Sibérie.

C.P. 344 du 20 février 1919,—Touchant les arrangements faits avec la *Siberian Supply Company.* Présentées le 3 février 1919, par l'honorable M. Maclean.

Pas imprimées.

52. Copies des Décrets du Conseil qui suivent:—

C.P. 81-1380, 3 juin 1918,—Allocation au lieu d'allocation médicale.

C.P. 86-1513, 20 juin 1918,—Taux des salaires.

C.P. 1575, 2 juillet 1918,—Augmentation des allocations.

C.P. 2225, 12 septembre 1918,—Allocations aux comptables des vaisseaux de provisions.

C.P. 2707, 6 novembre 1918,—Echelle de prix, S.N.C.

C.P. 2893, 23 novembre 1918,—Allocations provisoires.

C.P. 1313, 3 juin 1918,—Modification à l'arrêté concernant la défense du Canada.

C.P. 1075, 6 juin 1918,—Modification à l'arrêté concernant la défense du Canada.

C.P. 2275, 13 septembre 1918,—Modification à l'arrêté concernant la défense du Canada.

C.P. 2626, 26 octobre 1918,—Emission d'insignes de guerre.

C.P. 2868, 21 novembre 1918,—Allocation de séparation.

C.P. 269, 9 février 1919,—Emission d'insignes de la guerre. Présenté par l'honorable M. Ballantyne, février 1919.. .. ..*Pas imprimées.*

52*a*. Copies des Décrets du Conseil qui suivent:—

C.P. 1313 du 3 juin 1918,—Modification de l'Ordonnance sur la défense du Canada.

C.P. 1075 du 6 juin 1918,—Modification de l'Ordonnance sur la défense du Canada.

C.P. 2257 du 13 septembre 1918,—Modification de l'Ordonnance sur la défense du Canada.

VOLUME 10—*Suite.*

C.P. 2626 du 26 octobre 1918.—Emission des insignes de guerre.
C.P. 2868 du 21 novembre 1918,—Allocations de séparation.
C.P. 269 du 9 février 1919,—Emission des insignes de guerre.
C.P. 81-1380 du 3 juin 1918,—Allocation remplaçant l'allocation médicale.
C.P. 86-1513 du 20 juin 1918,—Echelles des soldes.
C.P. 1575 du 2 juillet 1918,—Augmentations de soldes.
C.P. 225 du 12 septembre 1918,—Allocation pour officiers comptables des navires-dépôts.
C.P. 2707 du 6 novembre 1918,—Echelles de solde, S.N.R.C.
C.P. 2893 du 23 novembre 1918,—Allocation provisoire. Présentées le 28 février 1919, par l'honorable M. Maclean. . . . .*Pas imprimées.*

52*b*. Copie du Décret du Conseil, C.P. 565, du 14 mars 1919,—Allocations de départ dans le service naval canadien. Présentée le 20 mars 1919, par l'honorable M. Maclean. *Pas imprimée.*

52*c*. Copie d'un Décret du Conseil, C.P. 589, du 19 mars 1919,—Cancellation de certains articles du Décret de la Défense du Canada, 1917. Présentée le 27 mars 1919, par l'honorable M. Maclean. . . . .*Pas imprimée.*

52*d*. Copie d'un Décret du Conseil, C.P. 778, du 9 avril 1919, *re* Allocation uniforme aux infirmières de la marine canadienne royale. Présentée le 16 avril 1919, par l'honorable M. Maclean. . . . .*Pas imprimée.*

52*e*. Amendement aux règlements de la radiotélégraphie: Patentes privées de commerce. Certificats d'urgence. Présenté le 1er mai 1919, par l'honorable M. Ballantyne. . .*Pas imprimé.*

52*f*. Règlements de la radiotélégraphie: Emission de patentes pour amateurs; honoraires d'examens pour certificats d'urgence de compétence. Présentés le 6 mai 1919, par l'honorable M. Ballantyne. . . . . *Pas imprimés.*

52*g*. Copie d'un Décret du Conseil, C.P. 1038, du 19 mai 1919, concernant le ministère du Service Naval: Emission des rubans de guerre. Présentée le 27 mai 1919, par l'honorable M. Ballantyne. . . . . *Pas imprimée.*

52*h*. Arrêté du Conseil, C.P. 1172, en date du 6 juin 1919, concernant l'émission d'insignes de guerre.—*Le Sénat.* . . . . *Pas imprimé.*

52*i*. Copie de l'arrêté du Conseil, C.P. 1222, en date du 14 juin 1919, concernant le boni de guerre aux officiers et soldats de la marine canadienne. Présentée par l'honorable M. Ballantyne, le 2 juillet 1919. . . . . *Pas imprimée.*

53. Copies des Décrets du Conseil concernant le logement: C.P. 2997, daté le 3 décembre 1918; C.P. 3067, daté le 12 décembre 1918; C.P. 374, daté le 20 février 1919. Présentées le 27 février 1919, par l'honorable M. Rowell. . . . . *Pas imprimées.*

53*a*. Copie du Décret du Conseil, C.P. 907, du 1er mai 1919, approuvant le projet général du logement de la province de la Colombie-Britannique. Présentée le 6 mai 1919, par l'honorable M. Rowell. . . . . *Pas imprimée.*

53*b* Copie d'un Décret du Conseil, C.P. 1130, du 29 mai 1919, approuvant le projet général du logement de la province de Québec. Présentée le 2 juin 1919, par l'honorable M. Rowell. *Pas imprimée.*

53*c*. Copie d'un Décret du Conseil, C.P. 1201, du 11 juin 1919, approuvant le plan général du logement pour la province du Manitoba. Présentée le 13 juin 1919, par l'honorable M. Rowell. . . . . *Pas imprimée.*

53*d*. Copie de l'arrêté du Conseil, C.P. 1266, en date du 23 juin 1919, approuvant le projet général du logement pour la province du Nouveau-Brunswick. Présentée le 24 juin 1919, par l'honorable M. Rowell.

54. Copies des Décrets du Conseil suivants:—

Copie du Décret du Conseil, C.P. 3036—Canal Welland; autorisant la reprise des travaux.

C.P. 3176, du 24 décembre 1918,—Reprise du travail sur les sections du canal de navires Welland qui avait déjà été commencé et partiellement achevé sur base d'un pourcentage.

C.P. 3190, du 27 décembre 1918,—Amendement au Décret du Conseil, C.P. 3176, du 24 décembre 1918,—Contrats pour le canal Welland avec les firmes dans lesquelles le sénateur O'Brien était associé. Présentées le 28 février 1919, par l'honorable M. Reid. *Pas imprimées.*

54*a*. Copies de contrats entre Sa Majesté le Roi et la *Dominion Dredging Company, Limited; Baldry, Yerburgh and Hutchison, Limited; Doheney, Quinlan and Robertson;* et la *Canadian Dredging Company, Limited,* en date du 17 janvier 1919, touchant l'exécution de certains travaux relatifs au canal Welland pour les navires. Présentées le 22 avril 1919, par l'honorable M. Reid. . . . . *Pas imprimées.*

VOLUME 10—*Suite.*

55. C.P. 3000, du 5 décembre 1918,—Amélioration des grands chemins et nomination de M. A. W. Campbell, M. Can. Soc. C. E., à ce sujet. Présenté le 28 février 1919, par l'honorable M. Reid. . . . . *Pas imprimé.*

56. C.P. 3083, du 19 décembre 1918,—Reprise du travail sur la division Severn du canal de la Trent; convention avec la *York Construction Company* sur base d'un pourcentage. C.P. 3084, du 19 décembre 1918,—Contrat avec la *Randolph MacDonald Company* pour la construction de la section 3 de la division Severn du canal de la Trent, sur base d'un pourcentage. Présentés le 28 février 1919, par l'honorable M. Reid. . . . . *Pas imprimés.*

57. C.P. 3120, du 20 décembre 1918,—Besoins de l'outillage pour l'année 1919, embrassant le réseau du *Canadian Northern* et des chemins de fer du gouvernement. C.P. 3121, du 20 décembre 1918,—Autorise les directeurs du chemin de fer *Canadian Northern* à encourir les dépenses pour le travail urgent sur le chemin de fer *Canadian Northern* et les chemins de fer du gouvernement ne devant pas dépasser en tout dix millions de dollars. C.P. 3122, du 20 décembre 1918,—Autorisant l'emploi du nom "Chemins de fer nationaux canadiens" à la place de *Canadian Northern System* et Chemins de fer du gouvernement. C.P. 3182, du 27 décembre 1918,—Transfert de deux quais (quais océaniques Nos 2 et 3) à Ogden Point, Victoria, C.-B., au contrôle du Bureau des directeurs du chemin de fer *Canadian Northern.* C.P. 182, du 29 janvier 1919,—Le quai du gouvernement à Vancouver est enlevé du contrôle des commissaires du havre de Vancouver et transféré au ministère des Chemins de fer et Canaux. C.P. 1691, daté le 5 juillet 1918,—Prêt au *Canadian Northern Railway Company.* C.P. 2854, du 20 novembre 1918,—Les personnes composant le bureau des directeurs de la compagnie de chemin de fer *Canadian Northern* seront aussi de temps à autre membres du bureau de régie des chemins du gouvernement canadien. C.P. 2454, du 4 octobre 1918,—Achat du solde du capital-actions de la compagnie de chemin de fer *Canadian Northern.* C.P. 2331, du 23 septembre 1918,—Acquisition de la compagnie de chemin de fer Suburbaine de la *Toronto Eastern Railway Company* par les directeurs du *Canadian Northern Railway Company.* C.P. 2111, du 30 août 1918,—Pour l'acquisition de rameau dans le Nouveau-Brunswick pour alimenter le réseau du chemin de fer de l'Etat. Présentés le 28 février 1919, par l'honorable M. Reid. . . . . *Pas imprimés.*

58. C.P. 117 du 20 janvier 1919,—Précis des ingénieurs concernant la construction du pont de Québec, imprimés pour distribution. Présenté le 28 février 1919, par l'honorable M. Reid. . . . . *Pas imprimé.*

59. C.P. 1768 du 6 juillet 1918,—Augmentation des gages sur les chemins de fer canadiens; augmentation des taux de fret sur les chemins de fer canadiens. Présenté le 28 février 1919, par l'honorable M. Reid. . . . . *Pas imprimé.*

60. Rapport de la Commission des vivres, 1918. Présenté le 28 février 1919, par l'honorable M. Crerar. . . . . *Pas imprimé.*

61. Règlements en vertu de la Loi des insectes destructeurs et autres fléaux, conformément à la section 9, chapitre 31, 9-10 Edouard VII. Présentés le 28 février 1919, par l'honorable M. Crerar. . . . . *Pas imprimés.*

62. Copie du jugement et ses raisons de la cour Suprême du Canada dans la cause de George Edwin Gray, en procédure d'*habeas corpus.* Présentée le 28 février 1919, par sir Thomas White. . . . . *Pas imprimée.*

63. C.P. 113, daté le 17 janvier 1919,—Interdisant l'importation et l'exportation des roubles russes. Présenté le 28 février 1919, par sir Thomas White. . . . . *Pas imprimé.*

64. C.P. 3188, daté le 14 janvier 1919,—Rappelant les restrictions sur l'émission de garanties et d'actions. Présenté le 28 février 1919, par sir Thomas White. . . . . . . *Pas imprimé.*

65. C.P. 3208, daté le 2 janvier 1919,—Touchant les crédits au gouvernement impérial pour l'achat de bois au Canada. Présenté le 28 février 1919, par sir Thomas White. *Pas imprimé.*

66. C.P. 2355, daté le 25 septembre 1918,—Touchant le comité des épargnes nationales de guerre. Présenté le 28 février 1919, par sir Thomas White. . . . . *Pas imprimé.*

67. C.P. 2740, du 7 novembre 1918,—Plaçant les pommes de terre sur la liste d'entrée libre. Présenté le 28 février 1919, par sir Thomas White. . . . . *Pas imprimé.*

68. C.P. 2089, du 24 août 1918,—Interdisant l'exportation de l'argent. Présenté le 28 février 1919, par sir Thomas White. . . . . *Pas imprimé.*

69. C.P. 1354, du 3 juin 1918,—Interdisant l'exportation de l'or. Présenté le 28 février 1919, par sir Thomas White. . . . . *Pas imprimé.*

VOLUME 10—*Suite.*

70. C.P. 2001, du 14 août 1918,—Touchant les ententes avec les banques relativement à la récolte du blé de 1918. Présenté le 28 février 1918, par sir Thomas White. . *Pas imprimé.*

71. C.P. 2058, du 22 août 1918,—Touchant les avances pour les achats de laine. Présenté le 28 février 1919, par sir Thomas White. . . . . *Pas imprimé.*

72. C.P. 179 du 29 janvier 1919,—Rapatriement des dépendants de soldats. Présenté le 28 février 1919, par sir Thomas White. . . . . *Pas imprimé.*

73. C.P. 2823, du 15 novembre 1918,—Etablissement d'un sous-comité du Conseil, pour traiter des questions de démobilisation et des conditions ouvrières industrielles. Présenté le 28 février 1919, par sir Thomas White. . . . . *Pas imprimé.*

74. C.P. 2798, du 15 novembre 1918,—Etablissant un sous-comité d'énergie du cabinet. Présenté le 28 février 1919, par sir Thomas White. . . . . *Pas imprimé.*

75. C.P.2734, du 7 novembre 1918,—Etablissant la mission canadienne du commerce à Londres. Présenté le 28 février 1919, par sir Thomas White. . . . . *Pas imprimé.*

76. C.P. 2270, du 16 septembre 1918,—Etablissement du tribunal pour le contrôle du papier. C.P. 2310, du 19 septembre 1918,—Nomination de trois juges pour être membres du tribunal de Contrôle du papier. C.P. 2581, du 19 octobre 1918,—Permis pour l'exportation du papier. Présentés le 28 février 1919, par sir Thomas White. *Pas imprimés.*

76*a*. Copies des décrets du Conseil concernant la quantité et les prix du papier à journaux devant être fournis par les manufacturiers aux éditeurs en Canada, du 7 février 1917 au 11 novembre 1918, inclusivement. Présentées le 3 juillet 1919, par sir Thomas White. . . . . *Pas imprimées.*

77. C.P. 1222, du 18 mai 1918,—Amalgamation et réunion des ministères des Douanes et du Revenu de l'Intérieur. Présenté le 28 février 1919, par sir Thomas White. *Pas imprimé.*

78. Copie du rapport de M. le juge Hodgin *re* enquête du *Northland.* Présentée le 28 février 1919, par sir Thomas White. . . . . *Pas imprimée.*

79. C.P. 968, en date du 25 mai 1918,—Règlements *re* documents à porter sur soi. C.P. 1325, en date du 29 mai 1918,—Récompense pour arrestation des déserteurs. C.P. 1305, en date du 5 juin 1918,—Contrôle de la police fédérale transféré au ministère de la Milice et de la Défense.—Rémunération des agents et établissement de la force. C. P. 1459, en date du 12 juin 1918,—Natifs de l'Inde de descendance asiatiques sans mélange et leurs descendants sont exemptés du service militaire. C.P. 1490, en date du 15 juin 1918,—Modification de l'article 1, alinéa (*a*) du 30 avril 1918.—Documents à porter sur soi. C.P. 1567, en date du 22 juin 1918,—Modifications aux articles 4 et 5, C.P. 919, du 20 avril 1918,—Annulant l'exemption pour tous les membres de la classe 1, qui à la date de la réclamation d'exemption faite par eux ou en leur nom ont donné leur âge comme 20, 21 ou 22 ans. C.P. 1697, en date du 5 juillet 1918,—Les hommes dont les exemptions ont été annulées en vertu du C.P. 919, du 20 avril 1918, seront traités en la manière prévue par cet arrêté en conseil, nonobstant le jugement de la cour Suprême de l'Alberta. C.P. 1647, en date du 12 juillet 1918,—Règlement *re* émission de certificat d'exemption temporaire. C.P. 1795, en date du 17 juillet 1918,—Audition par la cour Suprême du cas de George Edwin Gray. C.P. 1850, en date du 27 juillet 1918,—Règlement *re* libération des membres de la F.E.C. à la R.F.C. et R.A.F. C.P. 1851, en date du 27 juillet 1918,—Règlement *re* devoirs des hommes qui sont devenus des résidents du Canada après que la classe à laquelle ils appartiennent a été appelée. C.P. 1931, en date du 1er août 1918,—Projet de réclamation *re* amnistie aux déserteurs et aux insoumis. C.P. 1906, en date du 5 août 1918,—Peine pour celui qui emploie, cache, ou aide un déserteur ou insoumis sans permission, article 106, règlements modifiés. C.P. 1907, en date du 5 août 1918,—Convention américaine appliquée à compter du 30 juillet 1918. C.P. 1953, en date du 10 août 1918,—Règlements *re* limite de 100,000. C.P. 2044, en date du 20 août 1918,—Règlements *re* convention américaine. C.P. 2017, en date du 3 septembre 1918,—Clause concernant certains sujets britanniques qui sont aussi des sujets d'Etats neutres faisant une déclaration d'extranéité au cours de la guerre, règlement 11 modifié. C.P. 2138, en date du 5 septembre 1918,—Règlement modifiant la clause "C", article 1 de C.P. 1013, du 30 avril 1918, en tant que sont concernées les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. C.P. 2242, en date du 13 septembre 1918,—Peine pour celui qui donne des renseignements faux ou trompeurs au sujet du questionnaire et pour ne pas renvoyer le questionnaire dans le délai prescrit, article 93, règlements modifiés. C.P. 2243, en date du 13 septembre 1918,—Peine pour celui qui cherche à suborner ceux qui sont chargés de l'administration de la justice. C.P. 2252, en date du 13 septembre 1918,—Pouvoirs additionnels conférés au Commissaire en chef de la police fédérale. C.P. 2122, en date du 19 septembre 1918,—Documents à porter sur soi (C.P. 1013, du 30 avril 1918, C.P. 1226, du 20 mai 1918, et C.P. 1490, du 15 juin 1918, modifiés). C.P. 2320, en date du 19 septembre 1918,—Pouvoirs conférés au Commissaire en chef de la police fédérale (C.P. 1852, 27 juillet 1918, modifié). C.P. 2410, en date du 28 septembre 1918.—Règle-

VOLUME 10—*Suite.*

ment *re* prorogation du délai pour porter plainte pour une contravention punissable après déclaration sommaire de culpabilité sous l'autorité de la *Loi des mesures de guerre, 1914*. C.P. 2452, en date du 4 octobre 1918,—Ordre de faire rapport pour examen médical (article 1, alinéa "*m*", règlements modifiés). C.P. 2453, en date du 4 octobre 1918,—Articles 81, 82, 106 règlements modifiés. C.P. 2517, en date du 11 octobre 1918,—Règlements *re* changement d'emploi durant les mois d'hiver. C.P. 2492, en date du 12 octobre 1918,—Peine pour celui qui cache ou assiste un déserteur ou un insoumis sans permission.—(Règlement 106 modifié.) C.P. 2553, en date du 17 octobre 1918,—L'émission sous la signature du juge d'appel central, ou du greffier du juge d'appel central ou du juge d'un tribunal d'appel de copies attestées ou certificat de registres, procès-verbaux ou décisions rendues par leurs bureaux respectifs, et ces copies ou certificats sont admis en preuve. C.P. 2585, en date du 23 octobre 1918,—Quand une personne manque de se présenter pour le service ou pour l'examen médical suivant que l'ordonne le registraire, le certificat du registraire est accepté comme preuve.—C.P. 3168, du 9 novmbre 1917, modifié. C.P. 2586, en date du 23 octobre 1918,—Règlement *re* personne qui manque de se présenter chez le registraire ainsi que le prescrit le C.P. 919, du 20 avril 1918, ou la proclamation du 6 mai 1918, est réputé un soldat absent sans permission à compter de minuit du dernier jour de délai pour se présenter. C. P. 2587, en date du 23 octobre 1918,—Devoir du patron de donner certains renseignements.—Peine s'il y manque, C.P. 510, du 2 mars 1918, modifié. C.P. 2588, en date du 23 octobre 1918,—Le registraire a le pouvoir de décider de toute demande pour renouvellement d'exemption. C.P. 2622, en date du 25 octobre 1918,—Règlement concernant les Mennonites et les Doukhobors. C.P. 2631, en date du 26 octobre 1918,—Privilège de franchise postale accordé au greffier du juge d'appel central. C.P. 2632, en date du 26 octobre 1918,—Pénalité pour celui qui manque de se présenter à l'examen médical, article 104 des règlements modifié. C.P. 2658, du 30 octobre 1918,—Règlement *re* le transfert de la F.E.C. à la R.F.C. et à la F.A.R. C.P. 1850, du 27 juillet 1818, modifié. C.P. 2694, en date du 2 novembre 1918,—Règlements concernant l'identité des personnes exemptées du service militaire, etc. C.P. 2828, en date du 15 novembre 1918,—Révoquant l'arrêté en conseil C.P. 1433, en date du 24 mai 1917, *re* exode du Canada des prsonnes qui doivent être vraisemblablement atteintes par la *Loi du Service Militaire*. C.P. 3051, en date du 11 décembre 1918,—Libération des hommes appartenant à la classe 1, qui ne pourraient être utilement employés dans la F.E.C., étant placés dans une catégorie inférieure. C.P. 3090, en date du 16 décembre 1918,—Procédures relatives aux demandes d'exemption doivent être suspendues durant l'armistice. C.P. 3107, en date du 17 décembre 1918,—Règlements concernant le transfert des détenus d'une prison à une autre quand le logement ne suffit pas. C.P. 3211, en date du 2 janvier 1919,—Règlements concernant la procédure contre les déserteurs et personnes absentes du service militaire sans permission, modifiés. C.P. 101, en date du 16 janvier 1919,—Règlements au sujet de ceux qui manquent de se présenter pour service.—Le certificat du registraire est accepté comme preuve. C.P. 102, en date du 16 janvier 1919,—Règlements concernant la récompense pour l'arrestation des déserteurs. C.P. 293, en date du 12 février 1919,—Poursuites en vertu de l'article 16, paragraphe de la *Loi du Service Militaire, 1917*,—Consentement du ministre de la Justice, etc. C.P. 314, en date du 12 février 1919,—Règlements concernant les déserteurs et absents sans permission qui peuvent être remis à la garde des autorités militaires.—Procès de ces personnes. Présentés le 28 février 1919, par l'honorable M. Meighen. . . . . *Pas imprimés.*

79*a*. Copies des Décrets du Conseil concernant la milice et la défense et les forces expéditionnaires canadiennes. Présentées le 4 mars 1919, par l'honorable M. Mewburn. *Pas imprimées.*

80. Copie d'un ordre général de la cour Suprême adopté le 8 octobre 1918, modifiant certaines règles de la cour Suprême du Canada. Présentée le 28 février 1919, par l'honorable M. Meighen. . . . . *Pas imprimée.*

81. Copie d'un document parlementaire (D.C. 9212) contenant les conditions de l'armistice avec l'Allemagne, reçu par Son Excellence le Gouverneur général du Secrétaire d'Etat pour les Colonies, contenant une copie d'un télégramme de l'ambassadeur de Sa Majesté à Paris, sur le sujet de prolongement de l'armistice avec l'Allemagne. Présentée le 28 février 1919, par l'honorable M. Rowell. . . . . *Pas imprimée.*

81*a*. Copie des termes de l'armistice avec la Turquie et de l'armistice avec l'Autriche-Hongrie, reçue par Son Excellence le Gouverneur général du Secrétaire d'Etat pour les Colonies. Présentée le 28 février 1919, par l'honorable M. Rowell. . . . . *Pas imprimée.*

81*b*. Copie d'une lettre du Secrétaire d'Etat pour les Colonies à Son Excellence le Gouverneur général, du 25 février 1919, transmettant copies de la convention signée le 16 janvier 1919, prolongeant l'armistice avec l'Allemagne, ainsi que des copies du protocole financier du 13 décembre 1918. Présentée le 18 mars 1919, par l'honorable M. Rowell. *Pas imprimée.*

VOLUME 10—*Suite.*

81c. Copie d'une brochure reçue du Secrétaire d'Etat pour les Colonies, intitulée: "Termes de l'armistice conclu entre les gouvernements alliés et les gouvernements de l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie et de la Turquie", Présentée le 5 mai 1919, par l'honorable M. Rowell.. .. ..*Pas imprimée.*

82. Relevé des collections de quaiage pour l'exercice 1917-1918, en conformité des stipulations du chapitre 112, section 14, des Statuts revisés, 1906. Présenté le 28 février 1919, par l'honorable M. Maclean.. .. ..*Pas imprimé.*

83. Relevé des sommes payées à titre de pensions et d'allocations de retraite dans le service civil au cours de l'année terminée le 31 décembre 1918, montrant le nom, le grade, le salaire, l'allocation accordée et la cause de la mise à la retraite de chaque fonctionnaire mis à sa pension ou qui s'est retiré du service, et faisant aussi connaître si la vacance a été remplie par avancement ou par nouvelle nomination, et le salaire de tout nouveau titulaire. Présenté le 3 mars 1919, par sir Thomas White.. ..*Pas imprimé.*

84. Relevé en conformité de l'article 17 de la loi de l'Assurance du service civil pour l'exercice se terminant le 31 mars 1918. Présenté le 3 mars 1919, par sir Thomas White. *Pas imprimé.*

85. Etats des mandats du Gouverneur général émis depuis la dernière session pour le compte de l'exercice 1918-1919. Présentés le 3 mars 1919, par sir Thomas White. *Pas imprimés.*

86. Relevé des recettes et dépenses de la Société Royale du Canada, pour l'année terminée le 30 avril 1918. Présenté le 3 mars 1919, par sir Thomas White.. .. .. ..*Pas imprimé.*

87. Etat des recettes et dépenses de la Commission des champs de bataille nationaux, au 31 mars 1918. Présenté le 3 mars 1919, par sir Thomas White.. .. .. ..*Pas imprimé.*

88. Etat des dépenses au compte de "Dépenses imprévues diverses", du 1er avril 1918 au 21 février 1919, en conformité de la Loi des Subsides de 1918. Présentés le 3 mars 1919, par sir Thomas White.. .. ..*Pas imprimé.*

89. Relevé des prêts temporaires émis par le gouvernement du Canada depuis la dernière session du Parlement qui sont encore non soldés. Présenté le 3 mars 1919, par sir Thomas White.. .. ..*Pas imprimé.*

90. Rapport de la Commission d'embellissement d'Ottawa pour l'exercice se terminant le 31 mars 1918, comprenant un sommaire des recettes et dépenses depuis son origine en août 1899 au 31 mars 1918. Présenté le 3 mars 1919, par sir Thomas White. *Pas imprimé.*

91. Sommaire des décisions en Conseil de la Trésorerie, en conformité de l'article 44 de la Loi du Revenu consolidé et de l'Audition. Présenté le 3 mars 1919, par sir Thomas White.. .. ..*Pas imprimé.*

92. C.P. 1743, du 11 juillet 1918,—Déclarant les principes et le programme touchant les conflits industriels, et recommandant leur adoption par les patrons et employés durant la guerre. C.P. 2195, en date du 12 septembre 1918, *re* Loi de coordination des bureaux de placement.—Soumettant la formule de la convention qui doit être arrêté avec les provinces. C.P. 2333, en date du 23 septembre 1918, *re* Commission d'enregistrement du Canada.—Exigeant certains rapports des employeurs. C.P. 2461, en date du 4 octobre 1918, *re* cherté de la vie.—Révoquant les arrêtés antérieurs à cause de certaines défectuosités qui y existent et adoptant des règlements. C.P. 2525, en date du 11 octobre 1918, *re* Loi des enquêtes en matière de différends industriels.—Prohibition des grèves dans les industries de guerre. C.P. 2808, en date du 19 novembre 1918,—Rescindant l'arrêté en Conseil No 2525. C.P. 3069, en date du 11 décembre 1918, *re* coût de la vie.—Révoquant l'arrêté en conseil No 2461 et établissant des règlements. C.P. 3111, en date du 17 décembre 1918, *re* Loi de coordination des bureaux de placement établissant des règlements sous son autorité. C.P. 3171, en date du 24 décembre 1918, *re* Loi de coordination des bureaux de placement.—Etablissement et entretien de certains bureaux de placement. C.P. 17, en date du 6 janvier 1919, *re* Loi de coordination des bureaux de placement.—Règlements concernant les relevés. C.P. 39, en date du 11 janvier 1919,—Loi de coordination des bureaux de placement.—Coût d'entretien de certains bureaux de placement défrayé à même le crédit de guerre. Présentés le 3 mars 1919, par l'honorable M. Maclean.. .. ..*Pas imprimés.*

93. Copie d'un câblogramme (en langage courant) reçu par Son Excellence le Gouverneur général, du Secrétaire d'Etat pour les Colonies, le 14 février 1919, donnant un sommaire des conclusions de la Société des Nations présentées à la Conférence de la Paix par la Commission de la Société des Nations. Présentée le 3 mars 1919, par l'honorable M. Rowell.. .. ..*Pas imprimée.*

93a. Copie d'une lettre reçue par Son Excellence le Gouverneur général, du Secrétaire d'Etat pour les Colonies, datée le 28 février 1919, accompagnée de copies imprimées de la convention provisoire de la Société des Nations. Présentée le 24 mars 1914, par l'honorable M. Rowell. .. .. ..*Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 10—*Suite.*

93b. Copie du texte revisé de la Convention de la Société des Nations, approuvée par la Conférence de la Paix, en session plénière, le 28 avril 1919. Présentée le 5 mai 1919, par l'honorable H. Rowell. .*Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

94. Décret du Conseil du 5 novembre 1918, concernant les remboursements faits en vertu de l'article 88, de la Loi des Sauvages, chapitre 81, S.R.C., 1906. Présenté le 4 mars 1919, par l'honorable M. Meighen. . . . .*Pas imprimé.*

95. C.P. 2860, du 20 novembre 1918,—Statuant sur l'émission de lettres patentes supplémentaires en faveur des propriétaires actuels de certaines terres, donnant le droit à l'argile qui peut s'y trouver. C.P. 2827, 20 novembre 1918,—Annulant l'inscription de préemption d'Omer Lethiecq et pourvoyant à vendre cette préemption à son épouse, ce dernier ayant été condamné à 12 années de pénitencier à Prince Albert. C.P. 2842, du 20 novembre 1918,—Ordonnant que plus ample résidence à Ben Henry, détenteur d'inscriptions de homestead et de préemption de certaines terres fédérales ne soit pas exigé et qu'il en soit dispensé à cause de son mauvais état de santé et parce qu'il est incapable de remplir plus longtemps les devoirs de résidence. C.P. 2841, du 20 novembre 1918,—Ordonnant que Lucy Knott, une inscrite sous l'autorité d'une concession de terre à un volontaire sud-africain soit dispensée de plus longue résidence, attendu qu'elle en est incapable par suite de mauvaise santé. C.P. 2941, du 29 novembre 1918,—Décrétant la confirmation d'un échange de terres avec la compagnie de la baie d'Hudson et concédant la terre ainsi échangée à Sam Doubuch (Dowbuch) à certains termes et conditions. C.P. 42-2993, du 3 décembre 1918,—Réservant et destinant certaines terres à des fins de cimetière et autorisant leur concession à ces fins. C.P. 43-2993, du 3 décembre 1918,—Réservant et destinant certaines terres à des fins d'église et autorisant leur concession. C.P. 3102, 17 décembre 1918,—Transférant le contrôle de certaines terres à la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. C.P. 3103, du 17 décembre 1918,—Emission de lettres patentes à Samuel Ingram au lieu de terres cédées par M. Ingram qui ne conviennent pas aux fins agricoles et qui seront incluses dans une réserve forestière. C.P. 3115, du 21 décembre 1918,—Ordonnant que le titre à certaines terres fédérales soit dévolu à George F. Green au lieu de terres cédées par M. Green et que l'on a recommandé d'inclure dans une réserve forestière. C.P. 3192, du 27 décembre 1918,—Prévoyant à l'affermage d'une étendue de terre à une compagnie exploitant l'argile qui s'y trouve et est propre à la fabrication du ciment. C.P. 31-27, du 7 janvier 1919,—Révoquant un arrêté en Conseil du 15 février 1911 et réservant certaines terres de la province de l'Alberta pour terrains d'exposition et stations agronomiques et autorisant leur concession. C.P. 38-27, du 7 janvier 1919,—Autorisant une concession de terres au synode du diocèse d'Athabaska. C.P. 3200, du 14 janvier 1919,—Etablissant des règlements pour le drainage des terres fédérales dans les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan. C.P. 134, 20 janvier 1919,—Décrétant l'émission d'un permis à une compagnie pour enlever de la terre afin de faire le remplissage dans un tréteau et le paiement d'un droit régalien à ce sujet. C.P. 2459, 7 octobre 1918,—Recommandant qu'on se désiste des devoirs de plus longue résidence et qu'autorisation soit donnée d'émettre des lettres patentes de terres fédérales en faveur de John S. Reid, rendu permanemment invalide par la maladie. C.P. 2460, 7 octobre 1918,—Autorisant l'émission d'un permis d'occupation du lit de la rivière La Paix et un certain endroit en faveur de la *Edmonton-Dunvegan and British Columbia Railway Company.* C.P. 2484, 9 octobre 1918,—Autorisant l'émission d'un permis d'occupation d'une partie du lit de la rivière Assiniboine en faveur de la *Canadian Northern Railway Company.* C.P. 2557, 19 octobre 1918,—Ordonnant que le terrain couvert par un certain chemin soit transféré à la Couronne du droit de la province du Manitoba. C.P. 2583, 23 octobre 1918,—Autorisant une concession gratuite de terre à Thomas Gladu qui l'occupe, à la date de l'extinction du titre sauvage. C.P. 2623, 25 octobre 1918,—Autorisant une concession gratuite de terre à Peter Loutit, l'ancien, qui l'occupe présentement à la date de l'extinction du titre sauvage. C.P. 2642, 26 octobre 1918,—Réservant et expropriant certaines terres fédérales pour fins d'église et autorisant la concession de ces terres à la paroisse orthodoxe russo-grecque de Torpantz. C.P. 2659, 30 octobre 1918,—Ordonnant que certaines terres soient réservées pour établissement de soldats à certaines conditions. C.P. 2678, 2 novembre 1918,—Décrétant qu'on dispense des prescriptions de résidence de la Loi des terres fédérales l'inscription de homestead de George Young, qui ne peut les remplir par suite de maladie. C.P. 2703, 7 novembre 1918,—Etablissant des règlements relativement à l'émission d'inscription de homesteads aux citoyens des Etats-Unis qui ne peuvent être naturalisés. C.P. 2780, 13 novembre 1918,—Ordonnant que l'on retire d'une réserve certaines terres pour les fins du service d'eau. C.P. 1911, 5 août 1918,—Prévoyant l'échange de certaines terres et une concession de terre à Thomas William Ripper, qui a pris une inscription de homestead sur des terres de la baie d'Hudson, ladite Compagnie de la baie d'Hudson ayant cédé les terres couvertes par l'inscription de M. Ripper, et la concession à la Compagnie de la baie d'Hudson de certaines autres terres pour les remplacer. C.P. 1912, 5 août 1918,—Confirmant un échange de terres avec M. Arthur Hitchcock et autorisant l'émission de lettres patentes en faveur de M. Hitchcock pour certaines terres fédérales échangées avec lui. C.P. 1922, 5 août 1918,—Autorisant le ministère de l'Intérieur à passer à certaines conditions des baux de pâturage ou autres semblables des terres réservées à l'usage du ministère de la Milice et de la Défense. C.P. 6-1992, 17 août 1918,—Autorisant une

VOLUME 10—*Suite.*

concession de certaines terres fédérales pour fins d'église et de cimetière. C.P. 2045, 22 août 1918,—Ordonnant que l'on enlève de l'application de la Loi des terres fédérales certaines terres pour les réserver aux fins d'une réserve sauvage. C.P. 2088, 27 août 1918,—Autorisant le ministre à dispenser des prescriptions de résidence de la Loi des terres fédérales William Marshall Vance, un propriétaire de homestead qui s'est gelé les deux pieds, ce qui a nécessité une amputation, et à lui accorder des lettres patentes. C.P. 2159, 6 septembre 1918,—Ordonnant que l'on réserve certaines terres fédérales à Port Smith Settlement pour l'usage, à certaines conditions, par le département des Affaires indiennes. C.P. 56-2207, 12 septembre 1918,—Autorisant une concession de certaines terres fédérales dans la province de la Saskatchewan pour ces fins. C.P. 2283, 19 septembre 1918,—Rescindant la clause 92 des règlements gouvernant la concession de licences et permis annuels pour couper du bois sur les terres fédérales et y substituant une autre clause et rescindant l'alinéa (*c*) de la clause 17 et le remplaçant par un autre et modifiant l'alinéa (*m*) de la clause 17 ainsi que la clause 41. C.P. 2302, 19 septembre 1918,—Recommandant que l'on soustraie à l'application de la Loi des terres fédérales certaines terres et qu'on les réserve pour les sauvages de la province de la Colombie-Britannique. C.P. 2303, 21 septembre 1918,—Ordonnant de rescinder l'article 1 des règlements houillers, établis par un arrêté du Conseil, en date du 20 avril 1910, et leurs modifications, pour le remplacer par un nouvel article qui s'appliquera à tous les baux de terrains houillers déjà accordés, et ordonnant que le taux maximum spécifié dans l'article ci-dessus soit augmenté et rendu applicable à tous les droits miniers d'où il a été déjà disposé, et ordonnant de rescinder l'article 24 desdits règlements et de le remplacer par un nouvel article, et ordonnant d'y insérer un nouveau proviso relativement aux modes de conservation de la houille, et ordonnant d'y insérer également un autre proviso afin d'établir dans certains cas des moyens d'éducation. C.P. 2371, 25 septembre 1918,—Prévoyant au transfert de certaines terres fédérales au fonds des terres des écoles et que des terres précédemment comprises dans le fonds des terres des écoles soient concédées à la ville de Drumheller pour parc. C.P. 26-2427, 28 septembre 1918,—Réservant et destinant certaines terres fédérales à des fins d'église dans la province de l'Alberta. C.P. 2399, 30 septembre 1918,—Ordonnant que l'on enlève à l'application de la Loi des terres fédérales certaines terres pour les réserver pour les sauvages de la province de la Saskatchewan. C.P. 1516, 20 juin 1918,—Accordant un bail de droits miniers de houille sur certaines terres à la *Cadomin Coal Company, Limited.* C.P. 1510, 20 juin 1918,—Autorisant la ministre de l'Intérieur à vendre certaines terres fédérales à Edmund Thompson pour fins d'assainissement et à passer un marché avec ledit Edmund Thompson à ce sujet à titre de représentant de Sa Majesté le roi George V. C.P. 1515, 20 juin 1918,—Autorisant l'émission de lettres patentes gratuites de terres fédérales à Mme Flossie Fitzgerald que son mari, un inscrit de homestead, a abandonnée, cette dernière se trouvant totalement incapable de remplir les prescriptions de résidence. C.P. 1511, 20 juin 1918,—Autorisant Mlle Margaret Reith à faire par procureur des inscriptions au nom de ses neveux W. J. F. Reith et J. W. Reith, qui sont outre-mer dans la Force expéditionnaire canadienne. C.P. 1586, 28 juin 1918,—Déchargeant M. George Ross de l'exécution de tous autres devoirs de résidence sur son homestead et autorisant l'émission de lettres patentes gratuites à son nom à certaines conditions, M. Ross ayant été admis aux Incurables à Portage-la-Prairie, Manitoba. C.P. 1621, 2 juillet 1918,—Etablissant des règlements en conformité des règlements d'établissement de soldats. C.P. 1658, 6 juillet 1918,—Soustrayant certaines terres fédérales des réserves Doukhobor dont le ministre de l'Intérieur disposera, sauf certains règlements. C.P. 1806, 19 juillet 1918,—Ordonner que le titre à certaines terres fédérales soit dévolu à Sa Majesté le roi George V, représenté par le ministre des Travaux publics de la province de l'Alberta. C.P. 1807, 19 juillet 1918,—Ordonnant qu'une certaine pièce de terre fédérale soit transférée au ministère des Travaux publics. C.P. 1820, 20 juillet 1918,—Autorisant le ministre de l'Intérieur à émettre un permis d'occupation d'une certaine partie du lit de la rivière du Vieux à la *Canadian Northern Railway.* C.P. 1819, 25 juillet 1918,—Ordonnant qu'un certain lopin de terres fédérales soit transféré au département des Affaires indiennes pour un cimetière. C.P. 1822, 25 juillet 1918,—Autorisant le ministre à vendre certaines terres fédérales à M. William Armstrong pour emplacement de moulin. C.P. 1830, 25 juillet 1918,—Autorisant le ministre à accorder des permis de privilèges gratuits de pâturages pour les rennes dans une certaine étendue des Territoires du Nord-Ouest. C.P. 1828, 25 juillet 1918,—Autorisant une concession gratuite de certaines terres fédérales à J. I. McLean en vertu de son occupation du terrain à la date de l'extinction du titre sauvage. C.P. 1827, 25 juillet 1918,—Fournissant l'autorisation d'un échange de certaines terres avec la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, la compagnie abandonnant certaines terres qui seront mises aux fins d'une extension de la réserve des Assiniboines et certaines autres terres sont concédées à la compagnie, la différence dans l'étendue étant créditée à la concession de terres de la compagnie. C.P. 1823, 25 juillet 1918,—Prévoyant à l'aliénation de certains lopins de terre dans une subdivision près de la station de Badger, sur le chemin de fer *Canadian Northern* à certaines conditions, ces lopins de terre étant en la possession de certains *squatters.* C.P. 1910, 5 août 1918,—Ordonnant qu'un certain chemin soit transféré à la Couronne du droit de la province du Manitoba. C.P. 873, 13 avril 1918,—Autorisant une concession gratuite de terres fédérales à M. William Robert Smith, qui occupait ces terres lors de l'extinction du titre sauvage. C.P. 1012, 30 avril 1918,—

VOLUME 10—*Suite.*

Ordonnant que le décret du Conseil du 22 octobre 1901 soit rescindé et que certaines terres soient transférées au ministère de l'Intérieur et rendues disponibles pour être aliénées conformément aux dispositions de la Loi des terres fédérales. C.P. 1053, 1er mai 1918,—Etablissant des règlements pour la protection du gibier dans les Territoires du Nord-Ouest. C.P. 1003, 1er mai 1918,—Donnant au ministre de l'Intérieur l'autorisation de vendre certaines terres à Clay Armstrong, subordonnément à certaines conditions, pour des fins d'assainissement. C.P. 1062, 3 mai 1918,—Autorisant une concession gratuite de terres fédérales à la municipalité rurale de Biggar, No 347, dans la province de la Saskatchewan, pour des fins de cimetière. C.P. 1002, 7 mai 1918,—Autorisant le ministre à louer certaines terres fédérales à la *Western Canada Collieries, Limited,* pour n'être utilisées que relativement aux opérations minières de ladite compagnie. C.P. 1088, 7 mai 1918,—Autorisant le ministre à prendre des mesures en vue de certaines ventes de terres des écoles à certains endroits dans la province de la Saskatchewan. C.P. 1004, 7 mai 1918,—Etablissant certains règlements que devront observer les personnes qui désirent se servir du feu pour défricher les terres dans certains districts. C.P. 1100, 10 mai 1918,—Réservant certaines terres dans la province de l'Alberta et autorisant la concession de ces terres à la *Knoll Cemetery Company.* C.P. 1190, 17 mai 1918,—Autorisant une concession de terres fédérales dans la province de l'Alberta à l'évêque du fleuve Mackenzie, qui les occupait à la date de l'extinction du titre sauvage. C.P. 1244, 22 mai 1918,—Recommandant que les prescriptions de résidence de la Loi des terres fédérales soient dispensées dans le cas de Charles Blanchard qui a été gravement brûlé, puis gelé. C.P. 1268, 25 mai 1918,—Décrétant le transfert à la Couronne de certaines terres fédérales du droit de la province du Manitoba. C.P. 1298, 26 mai 1918,—Ordonnant que certaines pièces de terres marécageuses, qui ont été retransportées au Canada en vertu des dispositions du paragraphe 2 de l'article 5 de la Loi concernant l'extension des frontières du Manitoba, soient remises à Sa Majesté le roi George V, pour les fins de la province du Manitoba. C.P. 1230, 20 mai 1918,—Modifiant les règlements concernant la vente des droits de pétrole et de gaz naturel, approuvés par un arrêté en Conseil, en date du 19 janvier 1914. C.P. 1263, 3 juin 1918,—Edictant certains règlements afin de faire disparaître les doutes au sujet de la validité de règlements antérieurs. C.P. 1101, 3 juin 1918,—Ordonnant la révocation de l'article 27 des règlements établis par l'arrêté en Conseil du 1er juillet 1898 et les remplaçant par d'autres. C.P. 1443, 12 juin 1918,—Autorisant une concession gratuite de terres fédérales à Alexander Kennedy qui les occupait à la date de l'extinction du titre sauvage. C.P. 1480, 17 juin 1918,—Autorisant le ministre de l'Intérieur à passer un traité au nom de Sa Majesté le Roi avec la *Canada Land and Irrigation Company, Limited,* en remplacement d'un traité antérieur au 30 septembre 1914.

Pas imprimés.

95. Relevé des Décrets du Conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 16 mars 1918 et le 20 janvier 1919, en conformité avec les dispositions de l'article 77 de la Loi des terres fédérales, chapitre 20, 7-8 Edouard VII. C.P. 60, 16 mars 1918,—Ordonnant que la Couronne ne prélève point ni ne perçoive de droit régalien sur la houille minée dans le territoire du Yukon pendant une période de cinq ans à compter du 7 avril 1918. C.P. 655, 16 mars 1918,—Ordonnant que l'arrêté du Conseil du 18 décembre 1897 soit cancellé et divisant les Territoires du Nord-Ouest en trois districts provisoires, Mackenzie, Keewatin et Franklin, selon la description et la carte annexées. C.P. 651, 16 mars 1918,—Etablissant des règlements qui annulent l'inscription de préemption sur les terres fédérales prévue par l'article 27 de la Loi des terres fédérales, chapitre 20 de 1908, et enlevant le privilège de l'inscription de homestead prévu par l'article 28 de ladite loi, sauf dans le cas des terres réservées à l'inscription de préemption d'un propriétaire de homestead en activité de service, et lorsque l'avis a été donné à une personne lui accordant un délai spécifié pour obtenir sa préemption. P.C. 662, 16 mars 1918,—Ordonnant que certaines terres soient vendues au général Turner au taux de $1 l'acre. C.P. 705, 22 mars 1918,—Décrétant que l'étendue comprise dans un certain droit de passage soit de nouveau transférée au ministère de l'Intérieur par le ministère de la Milice et de la Défense pour vente, à certaines conditions, à la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien. C.P.751, 27 mars 1918,—Décrétant qu'on dispense des prescriptions de plus longue résidence M. Earle, un vétéran de la guerre sud-africaine. C.P. 813, 4 avril 1918,—Autorisant le ministère de l'Intérieur à transférer certaines terres de Sa Majesté le roi George V, représenté par le ministre de l'Intérieur, à Sa Majesté représentée par le ministre des Travaux publics pour la province de l'Alberta. C.P. 843, 5 avril 1918,—Décrétant qu'on dispense des prescriptions de résidence de la Loi des terres fédérales Harry H. Holmes, qui a dû se faire amputer une partie considérable des deux pieds. C.P. 47-768, 5 avril 1918,—Décrétant qu'on dispense des prescriptions de résidence de la Loi des terres fédérales Ole Halsten, à raison de l'infirmité physique de l'inscrit. C.P. 48-768, 5 avril 1918,—Réservant certaines terres pour des fins de cimetière dans la province de la Saskatchewan. C.P. 49-768, 5 avril 1918,—Dispensant des prescriptions de résidence de la Loi des terres fédérales M. O. E. Senay, qui est physiquement incapable de continuer l'exécution de ses devoirs de résidence. C.P. 62-865, 10 avril 1918,—Autorisant une concession gratuite à M. Robert Jones, qui occupait la terre à la date de l'extinction du titre sauvage. C.P. 61-865, 10 avril 1918,—Réservant certaines terres fédérales

VOLUME 10—*Suite.*

pour des fins d'église et de cimetière dans la province de la Saskatchewan; autorisant une concession à "La Corporation épiscopale Catholique romaine de Regina". C.P. 63-865, 10 avril 1918,—Autorisant une concession gratuite de terres fédérales à M. Benjamin Charles, qui occupait lesdites terres à la date de l'extinction du titre sauvage. C.P. 844, 10 avril 1918,—Autorisant l'émission de lettres patentes à M. J. E. Ingram de certaines terres fédérales en échange contre d'autres terres què possède M. Ingram. C.P. 842, 10 avril 1918,—Autorisant le ministre de faire tenir des ventes à l'enchère de terres des écoles détenues à certains endroits. Présenté par l'honorable M. Meighen, 4 mars 1919.. .. ..*Pas imprimé.*

96. Relevé des Décrets du Conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 16 mars 1918 et le 20 janvier 1919, en conformité avec les stipulations du chapitre 47, 2 George V, intitulé: "Loi des eaux de la zone des chemins de fer". C.P. 1296, 6 juin 1918,—Etablissant des règlements appelés règlements de terres riveraines afin d'aliéner et d'administrer les terres fédérales dans la zone du chemin de fer requises pour le développement des forces hydrauliques, etc. C.P. 1464, 17 juin 1918,—Recommandant que certaines terres situées dans la zone du chemin de fer, près Ashcroft, soient vendues à William Henry Hammond, à certaines conditions. Présenté le 4 mars 1919, par l'honorable M. Meighen.. .. ..*Pas imprimé.*

97. Relevé des Décrets du Conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada* et dans la *Gazette* de la Colombie-Britannique entre le 16 mars 1918 et le 20 janvier 1919, en conformité des stipulations du sous-article (*d*) de l'article 38 des règlements pour l'arpentage, l'administration, la disposition et la gérance des terres fédérales dans un rayon de 40 milles de la zone des chemins de fer dans la province de la Colombie-Britannique. C.P. 896, 12 avril 1918,—Ordonnant de modifier les règlements de façon à décréter l'affermage des terres fédérales non patentées dans ladite zone (*a*) lorsque l'inscrit est en activité de service, etc., (*b*) s'occupe de quelque travail d'une importance nationale, et (*c*) est défunt ou dément. C.P. 908, 22 avril 1918,—Modifiant les règlements de façon à décréter que les détenteurs d'inscriptions de homesteads employés à titre de garçons de ferme puissent faire compter la période de cet emploi comme partie de la période de résidence, subordonnément à certaines conditions. C.P. 1509, 22 juin 1918,—Amendant les règlements par la révocation de l'article 9 et son remplacement par un nouvel article, définissant les "grandes routes" et autorisant la province de la Colombie-Britannique à construire certains chemins, etc. C.P. 1805, 19 juillet 1918,—Etablissant des règlements pour la concession d'inscriptions gratuites de terres fédérales dans la zone du chemin de fer, aux colons, en vertu de l'autorité de la Loi d'établissement de soldats, 1917. C.P. 1913, 5 août 1918,—Modifiant la clause 41 des règlements au sujet de la concession de licences et permis de couper le bois afin d'établir certaines conditions aux détenteurs d'emplacement de scieries portatives. C.P. 1997, 14 août 1918,—Décrétant que le titre à certaines terres y décrites soit dévolu à Sa Majesté le roi George V pour les fins de la province de la Colombie-Britannique. C.P. 2156, 6 septembre 1918,—Décrétant que certaines terres soient dévolues à Sa Majesté le roi George V pour les fins de la province de la Colombie-Britannique. C.P. 2157, 6 septembre 1918,—Décrétant que certaines terres soient dévolues à Sa Majesté le roi George V pour les fins de la province de la Colombie-Britannique. C.P. 2544, 17 octobre 1918,—Soustrayant certaines terres de l'application de l'arrêté en Conseil du 17 septembre 1889, C.P. 2169. Présenté le 4 mars 1919, par l'honorable M. Meighen. *Pas imprimé.*

98. Décrets du Conseil passés en vertu des statistiques du chapitre 18, 7-8 George V, Loi de la Convention concernant les oiseaux migrateurs. Présentés le 4 mars 1919, par l'honorable M. Meighen.. .. .. *Pas imprimés.*

99. Les Décrets du Conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada* entre le 16 mars 1918 et le 20 janvier 1919, en vertu des stipulations de l'article 19, du chapitre 10, 1-2 George V, "Loi des réserves forestières et des parcs fédéraux". C.P. 739, 26 mars 1918,—Autorisant le ministre à accepter la cession de certaines terres de la part du chemin de fer Pacifique-Canadien. C.P. 675, 26 mars 1918,—Modifiant les règlements des réserves forestières fédérales établis par les arrêtés en Conseil du 8 août 1913, du 24 septembre 1913 et du 20 avril 1916. C.P. 1188, 17 mars 1918,—Révoquant l'arrêté en Conseil du 31 octobre 1916 et accordant certaines terres au chemin de fer du Pacifique-Canadien subordonnément à certaines conditions. C.P. 1821, 25 juillet 1918,—Accordant au ministre l'autorisation d'émettre des permis de pêche subordonnément à certains règlements durant les années 1918, 1919 et 1920. C.P. 2817, 15 novembre 1918,—Accordant à la corporation municipale de la ville de Wainwright, Alberta, le renouvellement des droits conférés par l'arrêté en Conseil du 20 mars 1914 pendant une période de deux années à compter du 1er mai 1918. Présentés le 4 mars 1919, par l'honorable M. Meighen.. .. .. *Pas imprimés.*

100. Copies des Décrets du Conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 5 avril 1918 et le 20 février 1919, en conformité des stipulations de l'article 8, sous-section 2, du chapitre 21, 7-8 George V, "Loi d'établissement de soldats, 1917". Présentées le 4 mars 1919, par l'honorable M. Meighen.. .. ..*Pas imprimées.*

VOLUME 10—*Suite.*

100*a*. Copie d'un Décret du Conseil, C.P. 925, du 3 mai 1919 ; Emission des papiers "d'Attestation" aux soldats qui ont fait des demandes pour des terres sous le régime des règlements de la Commission pour l'établissement des soldats. Présentée le 27 mai 1919, par l'honorable M. Calder. . . . .*Pas imprimée.*

101. Premier rapport annuel avec appendices de la Commission de publication de documents historiques. Présenté le 4 mars 1919, par l'honorable M. Rowell. . . . . . .*Pas imprimé.*

102. Rapport final de la Commission mixte internationale sur la pollution des eaux limitrophes. Présenté le 4 mars 1919, par l'honorable M. Rowell. . . . .*Pas imprimé.*

103. Copies des Décrets du Conseil, concernant les augmentations du traitement et des allocations dans le service civil du Canada. Présentées le 4 mars 1919, par l'honorable M. Maclean. . . . .*Pas imprimées.*

104. Rapport de la Commission royale chargée de s'enquérir et de faire rapport au sujet des conditions dans les districts de pilotage de Miramichi, Sydney, Louisbourg, Halifax, Saint-Jean, Montréal et Québec, et de recommander, s'il y a lieu, les changements trouvés désirables. Présenté le 4 mars 1919, par l'honorable M. Maclean. *Imprimé pour la distribution aux sénateurs et aux députés et pour les documents parlementaires.*

105. Rapport de la Commission royale chargée de s'enquérir et de faire rapport au sujet des conditions dans les districts de pilotage de Vancouver, Victoria, Nanaïmo et New-Westminster, et de recommander, s'il y a lieu, tout changement trouvé désirable. Présenté le 4 mars 1919, par l'honorable M. Maclean. *Imprimé pour la distribution aux sénateurs et aux députés et pour les documents parlementaires.*

106. Mémoire de la Commission canadienne du commerce fournissant une liste des restrictions sur les importations britanniques. Présenté le 4 mars 1919, par l'honorable M. Maclean. . . . .*Pas imprimé.*

107. Copie certifiée d'un contrat intervenu entre la *St. Martin's Railway Company* et Sa Majesté le Roi. Présentée le 4 mars 1919, par l'honorable M. Reid. . . .*Pas imprimée.*

108. Copie certifiée d'un contrat intervenu entre *The York and Carleton Railway Company* et Sa Majesté le Roi. Présentée le 4 mars 1919, par l'honorable M. Reid. *Pas imprimée.*

109. Copies des Décrets du Conseil concernant la Commission du Service civil. Présentées le 4 mars 1919, par l'honorable M. Burrell. . . . .*Pas imprimées.*

109*a*. Règlements de la Commission du Service civil, tels qu'approuvés par Son Excellence le Gouverneur général, le 21 décembre 1918. Présentés le 7 avril 1919, par l'honorable M. Burrell. . . . .*Pas imprimés.*

110. Correspondance relative à la résignation de M. F. B. McCurdy, M.P., comme Secrétaire parlementaire du ministre du Rétablissement des soldats dans la vie civile et président de la Commission des soldats invalides. Présentée le 4 mars 1919, par sir Thomas White. . . . .*Pas imprimée.*

111. Copies des Décrets du Conseil touchant le ministère du Secrétariat d'Etat. Présentées le 4 mars 1919, par l'honorable M. Burrell. . . . .*Pas imprimées.*

112. Copie des Décrets du Conseil touchant le ministère des Mines. Présentée mars 1918, par l'honorable M. Burrell. . . . .*Pas imprimée.*

113. Copies des Décrets du Conseil concernant les Archives publiques. Présentées le 4 mars 1919, par l'honorable M. Burrell. . . . .*Pas imprimées.*

114. Rapport en conformité de l'article 88, du chapitre 62, des Statuts revisés du Canada, à l'effet que le ministre de l'Intérieur devra soumettre au Parlement, chaque année, un relevé des liqueurs qui ont été achetées en aucun endroit du Canada et transportées dans les territoires par permission spéciale, par écrit, du Commissaire des Territoires du Nord-Ouest, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1917. Présenté le 6 mars 1919, par l'honorable M. Meighen. . . . .*Pas imprimé.*

115. Relevé des terres vendues par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour l'année se terminant le 30 septembre 1917, contenant les noms des acquéreurs, en conformité des Statuts du Canada, 1886, chapitre 9, article 8. Présenté le 6 mars 1919, par l'honorable M. Meighen. . . . .*Pas imprimé.*

116. Copie de la correspondance entre le Secrétaire d'Etat pour les Colonies et Son Excellence le Gouevrneur général, concernant le don de deux sous-marins au gouvernement canadien. Présentée le 6 mars 1919, par l'honorable M. Rowell. . . . .*Pas imprimée.*

117. Rapport d'un comité d'experts, nommé par arrêté en conseil en date du 20 novembre 1918, à la recommandation de la Commission du Service civil, afin de s'enquérir des conditions du département des Impressions et de la Papeterie publiques et de faire rapport. Présenté le 6 mars 1919, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution aux sénateurs et aux députés.

VOLUME 10—*Suite.*

118. Rapport du ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile (Commission des Soldats Invalides) au 31 mars 1918, avec les appendices jusqu'à juin 1918. Présenté le 7 mars 1919, par M. Clark (Bruce).. .. ..*Pas imprimé.*

119. Copies des Décrets du Conseil concernant le ministère de l'Agriculture. Présentées le 7 mars 1919, par l'honorable M. Crerar.. .. ..*Pas imprimées.*

120. Décret du Conseil, C.P. 517, du 7 mars 1919, nommant le ministre des Chemins de fer et Canaux receveur du *Grand Trunk Pacific Railway System.* Présenté le 10 mars 1919, par sir Thomas White.. .. ..*Pas imprimé.*

120*a*. Copies des documents relatifs à la mise sous la tutelle d'un receveur, le système *Grand Trunk Pacific Railway Company,* lesquelles sont comme suit:—(*a*) Copies de certaines communications échangées entre les fonctionnaires du Grand-Tronc et les membres du gouvernement touchant les négociations faites; (*b*) Copies des communications échangées entre le receveur et les fonctionnaires du Grand-Tronc-Pacifique; (*c*) Copies de certaines communications échangées entre les fonctionnaires du Grand-Tronc et le gouvernement depuis l'adoption du Décret du Conseil; (*d*) Copies du Décret et du Décret de modification du 13 mars 1919; (*e*) Bilans de la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et de ses compagnies filiales, et états des recettes et débours du réseau. Présentées le 31 mars 1919, par sir Thomas White.. .. .. ..*Pas imprimées.*

121. Décrets du Conseil concernant la paye et allocations aux anciens soldats qui sont sous traitement et qui suivent un entraînement en vertu de la Loi du rétablissement des soldats dans la vie civile. Présentés le 10 mars 1919, par M. Clark (Bruce). *Pas imprimés.*

122. Décrets du Conseil concernant les Pensions. Présentés le 10 mars 1919, par M. Clark (Bruce).. .. ..*Pas imprimés.*

123. Neuvième rapport annuel de la Commission de conservation pour l'année 1917. Présenté le 10 mars 1919, par l'honorable M. Rowell.. .. ..*Pas imprimé.*

124. Décrets du Conseil concernant le ministère des Douanes. Présentés le 12 mars 1919, par l'honorable M. Reid.. .. ..*Pas imprimés.*

125. Copie certifiée d'un contrat intervenu entre la *Elgin and Havelock Railway Company* et Sa Majesté le Roi. Présentée le 14 mars 1919, par l'honorable M. Reid. *Pas imprimée.*

126. Copie d'un ordre général modifiant une règle de la cour de l'Echiquier, conformément à l'article 88 de la Loi de la cour de l'Echiquier (S.R.C. 1906, chap. 140). Présentée le 18 mars 1919, par l'honorable M. Burrell. .. .. *Pas imprimée.*

127. Relevé en détail des remises et des remboursements de droits de douane, en conformité de l'article 92 de la Loi du Revenu consolidé et de l'Audition, effectués par le ministère des Douanes, pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1918.—*(Sénat.)*...*Pas imprimé.*

128. Réponse à un ordre de la Chambre du 18 avril 1918, pour un relevé faisant connaître:—1. Si le ministre des Finances a délivré des certificats permettant l'offre et la vente de débentures en vertu de l'arrêté en Conseil du 22 décembre 1917 concernant les débentures. 2. Dans l'affirmative, combien de permis ou de certificats ont été émis. 3. A quels gouvernements provinciaux, corporations municipales, scolaires ou autres corporations légalement constituées, les dits permis ou certificats ont été accordés. 4. Pour quel montant, dans chacun des cas, les permis ont été accordés et les certificats délivrés. Présentée le 19 mars 1919.—*M. Trahan*.. .. ..*Pas imprimée.*

128*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 2 mai 1918,—Sommaire faisant connaître quelles sont les municipalités auxquelles le ministre des Finances a permis d'émettre des débentures sur le marché, depuis le décret du Conseil édicté à ce sujet. Présentée le 19 mars 1919.—*M. Séguin*. .. ..*Pas imprimée.*

128*b*. Réponse à un ordre de la Chambre du 18 avril 1918,—Relevé faisant connaître:—1. Si le ministre des Finances a refusé de délivrer des certificats permettant l'offre et la vente de débentures, en vertu de l'arrêté en Conseil du 22 décmbre 1917, concernant les débentures. 2. Dans l'affirmative, combien de permis ou certificats ont ainsi été refusés. 3. A quels gouvernements provinciaux, corporations municipales, scolaires ou autres corporations légalement constituées, les dits permis ou certificats ont été refusés, et pour quelles raisons dans chacun des cas. 4. Quel était le montant de l'autorisation demandée dans chacun de ces cas. Présentée le 19 mars 1919.—M. *Trahan*. .. ..*Pas imprimée.*

129. Réponse à un ordre de la Chambre du 6 mai 1918,—Relevé faisant connaître, relativement à l'item "Composition, stéréotypie, mattes, frais d'expédition, etc., $20,360.34" compris dans le relevé des montants payés pour les annonces de l'Emprunt de la Victoire:—1. A qui cette somme de $20,360.34 a été payée. 2. Si cette somme ou partie de cette somme a été payée en vertu d'un contrat. 3. Dans l'affirmative, avec qui ce contrat a été conclu et quelles en sont les conditions. Présentée le 19 mars 1919.—*M. Murphy. Pas imprimée.*

VOLUME 10—*Suite.*

130. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 20 mars 1918,—Copie de tout traité conclu entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, permettant la conscription, pour service militaire, des sujets britanniques dans les Etats-Unis, et des citoyens américains demeurant dans les dominions britanniques. Présentée le 19 mars 1919.—*Sir Wilfrid Laurier*. . . . . *Pas imprimée.*

131. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 21 mars 1918, pour un état indiquant, province par province, au 15 mars courant, en autant de colonnes distinctes:—1. Le nombre des hommes de la première classe pouvant être appelés au service militaire à la date fixée par la proclamation du gouvernement. 2. Le nombre de ceux qui ont répondu à tel appel, distinguant (*a*) ceux qui ont pris service de suite; (*b*) ceux qui ont demandé leur exemption du service pour l'une des raisons énoncées dans la Loi du Service Militaire. 3. Du nombre de conscrits demandant ainsi leur exemption:—(*a*) le nombre de ceux qui l'ont obtenue définitivement; (*b*) le nombre de ceux qui l'ont obtenue temporairement; (*c*) le nombre de ceux dont la demande a été refusée; (*d*) le nombre de ceux dont la demande d'exemption n'a pas encore été prise en considération:—(*a*) par les tribunaux d'exemption de première instance; (*b*) par les tribunaux d'appel. 4. Le nombre de volontaires et de conscrits actuellement en service actif, depuis que la Loi du Service Militaire est en force, distinguant (*a*) les enrôlés volontaires; (*b*) les conscrits plein gré; (*c*) les conscrits de par les jugements des tribunaux. 5. Le nombre des hommes de la première classe qui n'ont en aucune manière répondu à l'appel.—(*Sénat.*) *Pas imprimée.*

132. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 14 mai 1918, pour que soit produit un état indiquant le nombre d'exemptions demandées dans chaque province, et le nombre d'appels de la décision des juges que les autorités militaires ont interjetées devant le juge des appels en dernier ressort.—(*Sénat.*) . . . . *Pas imprimée.*

133. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 20 mai 1918, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, communications ou autres pièces concernant la nomination ou la nomination projetée d'un certain E. G. Bill à un emploi au département des statistiques du service militaire, dépendant du ministère de la Justice, et sous l'administration du colonel Machin; et également une copie de toute correspondance échangée, aussi bien qu'une énumération des efforts tentés dans le but de savoir s'il ne se trouverait pas des soldats de retour du front possédant les aptitudes voulues pour remplir la position susdite, en tant qu'il est nécessaire de créer une telle position.—(*Sénat.*)—*Pas imprimée.*

134. Rapport des délibérations de la Commission de l'économie interne de la Chambre des Communes, pour l'exercice 1917. Présenté le 19 mars 1919, par Son Honneur l'Orateur. *Pas imprimé.*

135. Réponse à un ordre de la Chambre du 13 mai 1918,—Copie de tous documents ou correspondance entre l'honorable Albert Sévigny et le gérant général des chemins de fer de l'Etat ou du surintendant des dits chemins de fer; aussi copie des rapports ou copie des enquêtes qui ont été faits relativement à J. W. Boivin, agent du Transcontinental, à Sainte-Malachie, comté de Dorchester. Présentée le 20 mars 1919.—*M. Cannon.* *Pas imprimée.*

136. Réponse à un ordre de la Chambre du 22 avril 1918,—Sommaire de toutes les réclamations (y compris les noms des réclamants et le chiffre de chaque réclamation) produites contre le ministère des Chemins de fer et Canaux à la suite de casse et de larcins sur le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard en 1917. Présentée le 20 mars 1919.—*M. Sinclair (I.P.-E.)*. . . . . *Pas imprimée.*

137. Réponse à un ordre de la Chambre du 22 avril 1918,—Sommaire de toutes les réclamations (avec les noms des réclamants et le chiffre de chaque réclamation) produites contre le ministère des Chemins de fer et Canaux par suite de la congélation d'expéditions de pommes de terre sur le chemi nde fer de l'Ile-du-Prince-Edouard ou les docks à Charlottetown, Pictou, Summerside et Pointe-du-Chêne, au cours de l'année 1916,—aussi un sommaire analogue, quant à l'année 1917, comprenant le chemin de fer et les docks susdits et le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard, et le dock à Port Borden. Présentée le 20 mars 1919.—*M. Sinclair (I.P.-E.)* . . *Pas imprimée.*

138. Réponse partielle à un ordre de la Chambre du 25 mars 1918,—Relevé faisant connaître toutes les commissions qui ont été créées depuis septembre 1911, les noms des présidents, vice-présidents et des membres des dites commissions, ainsi que les sommes dépensées, y compris les loyers, ameublements, équipements, chauffage, éclairage, dépenses de voyage, papeterie, impressions, annonces, télégrammes, téléphones, frais de port et toutes autres dépenses, ainsi que les rapports faits par ces commissions. Présentée le 20 mars 1919.—*M. Casgrain*. . . . . *Pas imprimée.*

138*a*. Le nombre et le nom de toutes les Commissions nommées par arrêté en Conseil depuis les élections générales de 1911, donnant la date de chaque arrêté en Conseil, les noms des Commissaires, la durée du service et le montant payé à chacun d'eux ainsi que le total des frais de chaque commission.—*(Le Sénat)*. . . . . *Pas imprimé.*

VOLUME 10—*Suite.*

138*b*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre du 25 mars 1918, pour un rapport indiquant toutes les commissions créées depuis septembre 1911, les noms des présidents et membres desdites commissions, les sommes dépensées à ce sujet, y compris le loyer, les meubles, chauffage, éclairage, traitements, frais de voyage, papeterie, impressions, publicité, télégrammes, téléphones, frais de port et toutes autres dépenses de même que les rapports faits par les dites commissions. Présentée le 26 juin 1919.—*M. Casgrain.* *Pas imprimée.*

139. Réponse à un ordre de la Chambre du 29 avril 1918,—Copie de toute correspondance entre la cité de Québec, la Chambre de commerce de Québec et le gouvernement concernant les réclamations de la cité de Québec relativement aux têtes de ligne du chemin de fer Transcontinental National et autres questions. Présentée le 20 mars 1919.—*M. Lavigueur*.. .. ..*Pas imprimée.*

140. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 avril 1918,—Copie de documents, correspondance, papiers, procédures et rapports émanés de l'honorable juge Duff relativement à l'enquête conduite par le juge Duff dans la cause de Jules Gobeil, de Baie-Saint-Paul, contre le magistrat A. Simard, du même endroit. Présentée le 20 mars 1919.—*M. Casgrain*.. .. ..*Pas imprimée.*

141. Réponse à un ordre de la Chambre du 30 mai 1918,—Copie de toutes les lettres, de tous les télégrammes et de toute la correspondance échangés entre le gouvernement et M. le juge Duff, juge central des appels, au cours de la dernière campagne électorale, relativement à l'application et à l'administration de la Loi du Service Militaire, découlant de l'application de l'arrêté en Conseil adopté le 3 décembre 1917. Présentée le 20 mars 1919.—*M. Brouillard*.. .. ..*Pas imprimée.*

142. Réponse à un ordre de la Chambre du 2 mai 1918,—Relevé faisant connaître:—1. Combien d'officiers militaires ont été affectés à la mise en vigueur de la Loi du Service Militaire, jusqu'au 31 mars 1918, dans chaque province. 2. Combien de civils dans chaque province. Présentée le 20 mars 1919.—*M. Devlin*.. .. ..*Pas imprimée.*

143. Réponse à un ordre de la Chambre du 13 mai 1918,—Copie de toute correspondance échangée entre le registraire E. Hart Nichols, sous l'empire de la Loi du Service Militaire, Halifax, N.-E., et le Conseil du service militaire, ou l'un quelconque de ses membres, pendant les années 1917 et 1918, touchant l'inobservance de la Loi du Service Militaire dans le comté de Lunenburg, N.-E.; aussi copie de toute correspondance échangée entre le Conseil du service militaire ou l'un quelconque de ses membres, ou le ministre de la Justice, ou le sous-ministre de la Justice, et M. Wm Duff, député de Lunenburg, N.-E., pendant les années 1917 et 1918; aussi copie de toutes déclarations, tous affidavit et affirmations actuellement en filière au Conseil du service militaire, touchant l'administration de la Loi du Service Militaire dans le comté de Lunenburg, et plus particulièrement au sujet de toute intervention supposée de M. William Duff dans la mise en vigueur convenable de la loi. Présentée le 20 mars 1919.—*M. Currie.* *Pas imprimée.*

144. Réponse à un ordre de la Chambre du 20 mai 1918,—Relevé faisant connaître:—1. Si des ouvriers expérimentés détenus au pénitencier de Porstmouth font du travail pour des particuliers. Dans l'affirmative, si ces détenus reçoivent quelque chose pour un tel travail. 2. Si on a réparé et bourré des chaises de noyer pour M. P. Devlin, agent d'immigration, à Kingston. Dans l'affirmative, ce qu'il en a coûté à M. Devlin. 3. Si on a fait et expédié à M. Dillon, agent d'achats pour les pénitenciers, plusieurs articles d'ameublement. Dans l'affirmative, quels articles ont été expédiés à Montréal et Ottawa pour lui, quel en était le coût et par qui ils ont été payés. 4. Quels articles ont été faits, réparés et expédiés à des personnes de Toronto, Renfrew, Ottawa, Kingston et New-York, à l'ordre de qui, à qui ils ont été envoyés et quel montant a été payé dans chaque cas. 5. Quels articles ont été réparés ou faits pour le révérend McDonald et pour l'église catholique romaine de Portsmouth, quel montant a été payé pour cet ouvrage, par qui il a été payé et quand. 6. Quels articles d'ameublement ont été faits et réparés au cours des deux dernières années (*a*) pour les fonctionnaires du pénitencier; (*b*) pour des personnes autres que les fonctionnaires. Quels sont les noms de ces personnes et quels prix ont été payés dans chaque cas. 7. Si un des détenus a copié des statistiques pour les autorités des Etats-Unis. Dans l'affirmative, combien les Etats-Unis ont payé pour ce travail et quelle somme a été placée au crédit du prisonnier qui a fait l'ouvrage. 8. Si on a ordonné à des détenus de faire des articles brevetés aux Etats-Unis dont le droit exclusif de fabrication avait été vendu à une maison du Canada, et si on a ordonné à des prisonniers de faire les épures de ces articles pour usage futur. Présentée le 20 mars 1919.—*M. Edwards*.. .. ..*Pas imprimée.*

145. Réponse à un ordre de la Chambre du 15 mai 1918,—Relevé faisant connaître:—1. Quel montant le gouvernement a dépensé pour le havre de Toronto depuis la Confédération. 2. Quel est le coût initial des ouvrages de protection qui ont été construits du côté sud de l'Ile; aussi le coût des réparations de ces ouvrages. 3. Dans quelle mesure la super-

VOLUME 10—*Suite.*

ficie de l'Ile a été réduite par l'érosion depuis la Confédération. 4. Quelle partie ou partie de la propriété contiguë au havre le gouvernement fédéral contrôle. Présentée le 20 mars 1919.—*M. Foster (York)*. . . . .*Pas imprimée.*

146. Réponse à un ordre de la Chambre du 20 mai 1918,—Copie de tous reçus, factures, pièces justificatives, télégrammes, renseignements et correspondance de toutes sortes qui concernent, de quelque manière, les déboursés faits par ce gouvernement à Friar Siding, sous la surveillance de P. Doucette, au cours des mois d'octobre, de novembre et de décembre 1917. Présentée le 20 mars 1919.—*M. Chisholm*. . . . .*Pas imprimée.*

147. Réponse à un ordre de la Chambre du 20 mai 1918,—Copie de tous télégrammes, lettres, pièces justificatives, factures et autres documents qui se rattachent, de quelque manière, aux déboursés faits pour la réfection, par le ministère des Travaux publics, du brise-lames de Margaree au cours des années 1916-1917 et 1917-1918. Présentée le 20 mars 1919.—*M. Chisholm*. . . . .*Pas imprimée.*

148. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 18 avril 1918,—Copie de toutes lettres concernant la démission du commissaire Perry, C.M.G., comme chef de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Présentée le 20 mars 1919.—*M. Lemieux*. . . . .*Pas imprimée.*

149. Réponse à un ordre de la Chambre du 21 mars 1918,—Copie de toutes lettres, télégrammes, et autres papiers concernant un service de bateaux à vapeur entre Montréal, Québec et les différents ports de Gaspé. Présentée le 20 mars 1919.—*M. Lemieux.* *Pas imprimée.*

150. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 avril 1918,—Copie de toute correspondance et de tous documents échangés entre le ministre de la Justice et son ministère et ses représentants à Montréal à l'effet d'obtenir la remise en liberté sous caution et de fournir une caution et garantie en faveur d'un certain Charles alias Ti-noir Desjardins; aussi, copie de toute correspondance échangée entre le ministre de la Justice et son ministère et ses représentants à Montréal et ailleurs, et tous autres documents relatifs à la mise en liberté et au dépôt d'une caution et garantie en faveur de la même personne, en ces derniers temps, à Montréal. Présentée le 21 mars 1919.—*M. Casgrain*. . . . .*Pas imprimée.*

151. Relevé en détail de tous les cautionnements ou obligations enregistrés dans le ministère du Secrétaire d'Etat depuis le dernier rapport (2 avril 1918) soumis au Parlement en vertu de l'article 32 du chapitre 19, Statuts revisés du Canada, 1906. Présenté le 25 mars 1919, par l'honorable M. Burrell. . . . .*Pas imprimé.*

152. Copie de ous les Décrets du Conseil et instructions données par le ministre en charge relativement aux fonctions de M. M. E. Nicholls, directeur des renseignements publics pour le Canada;—aussi copie de tous télégrammes, lettres, déclarations et articles livrés au public par M. Nicholls depuis qu'il a été nommé à la position de directeur des renseignements publics;—aussi copie de la liste des particuliers ou compagnies à qui ces renseignements ont été envoyés. Présentée le 26 mars 1919.—*M. Casgrain.* *Pas imprimée.*

153. Relevé faisant voir:—1. Quelle est la somme que le gouvernement a dépensée pour chacun des canaux du Canada, depuis la Confédération. 2. Quel a été le coût d'entretien pour chacun de ces canaux, et quelles ont été les recettes de chacun d'eux. Présentée le 26 mars 1919.—*M. Casgrain*. . . . .*Pas imprimé.*

154. Rapport du Conseil du service militaire concernant l'administration de la Loi du Service Militaire, 1917, avec un rapport supplémentaire démontrant les progrès faits pour obtenir des recrues du chef de la Loi du Service Militaire, jusqu'au 15 avril 1918. Présenté le 27 mars 1919, par l'honorable M. Meighen. . . . .*Pas imprimé.*

155. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Copie de toute correspondance entre le ministère des Douanes et les autorités des douanes au port de Sutton Abercorn, touchant la destitution de William Lassonde. Présentée le 28 mars 1919.—*M. McMaster.* *Pas imprimée.*

156. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat donnant les noms de toutes personnes employées jusqu'au 1er mars 1919, en rapport avec le comité de rapatriation, démontrant le genre de travail que chacun fait, leurs salaire et gages, dépenses de subsistance et l'emploi antérieur de chaque personne, avec un état montrant quel autre travail, s'il en est, ces dites personnes font. Présentée le 28 mars 1919.—*M. Proulx.* *Pas imprimée.*

157. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Copie de tous papiers et correspondance relativement aux commissions accordées aux officiers canadiens pendant la présente guerre. Présentée le 31 mars 1919,—*M. Casgrain*. . . . .*Pas imprimée.*

VOLUME 10—*Suite.*

158. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 mars 1919,—Relevé montrant:—1. Quels sont les noms des cent trente-trois personnes qui ont été poursuivies pour avoir été trouvées en possession de sucre d'érable frelaté, ou pour en avoir vendu au cours des années 1913, 1914, 1915, 1916, 1917, 1918 et 1919. 2 Quelles amendes ont été imposées dans chaque cas. Présentée le 31 mars 1919.—*M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

159. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 mars 1919,—Relevé montrant:—1. Quels sont les noms des cent vingt-sept personnes qui ont été poursuivies pour avoir été trouvées en possession de sirop d'érable frelaté, ou pour en avoir vendu, au cours des années 1913, 1914, 1915, 1916, 1917, 1918 et 1919. 2. Quelles ont été les amendes dans chaque cas. Présentée le 31 mars 1919.—*M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

160. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 mars 1919,—Etat indiquant:—1. Quelles sont les dépenses totales découlant de la campagne de l'Emprunt de la Victoire de 1918, dans le comté du Prince-Edouard, Ontario. 2. Combien d'expéditionnaires ont été employés relativement à cette campagne dans le comté susdit. 3. Combien a-t-on payé à chacun d'eux, combien comme traitement et combien pour frais de déplacement. Présentée le 31 mars 1919.—*M. Proulx*.. .. ..*Pas imprimée.*

161. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 mars 1919,—Relevé montrant:—1. Quel est le chiffre total payé par le gouvernement pour loyer de bureaux et autres lieux occupés par le gouvernement dans les cités de Montréal, Ottawa et Québec, et dans les différentes provinces, afin de mettre en force la Loi du Service Militaire. 2. Quels sont les noms des propriétaires ou propriétaires-fonciers de qui ces bureaux ou lieux furent loués. 3. Quels sont les noms des avocats qui ont assisté ou aidé l'honorable juge Duff à Ottawa pour disposer des appels faits en vertu de la Loi du Service Militaire, l'an dernier, et combien ont-ils été payés. Présentée le 31 mars 1919.—*M. Casgrain.* *Pas imprimée.*

162. Réponse à un ordre de la Chambre du 25 mars 1918,—Etat indiquant:—1. Quels sont les préposés au transport des malles de Sa Majesté, dans le comté de Dorchester. 2. Quel montant ils reçoivent annuellement. 3. Quand le contrat de chacun a été donné, et sur la recommandation de qui. 4. Quand le contrat de chacun expire. Présentée le 31 mars 1919.—*M. Cannon*.. .. ..*Pas imprimée.*

163. Réponse à un ordre de la Chambre du 13 mai 1918,—Copie du contrat intervenu entre le gouvernement du Canada et M. Mosher, de Feltzen-South, dans le comté de Lunenburg, pour le transport des malles de Sa Majesté entre Feltzen-South et Rose-Bay, dans le comté de Lunenburg. Le dit contrat ayant été fait en septembre, octobre ou novembre 1917, et ayant comme l'un des cautions, M. William Duff, de Lunenburg, comté de Lunenburg. Présentée le 31 mars 1919.—*M. Currie*.. .. ..*Pas imprimée.*

164. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant:—1. Combien de fois la Loi du Service Militaire de 1917 a été modifiée par Décret du Conseil. 2. Quels sont les dates et les numéros desdits Décrets du Conseil. Présentée le 31 mars 1919.—*M. Tobin*.. .. ..*Pas imprimée.*

165. Réponse à un ordre de la Chambre du 20 mars 1919,—Relevé faisant connaître:—1. Combien d'hommes d'âge militaire ont été condamnés à des termes d'emprisonnement pour infraction à la Loi du Service Militaire de 1917 dans chacune des neuf provinces du Canada. 2. Combien des hommes susdits ont été relâchés avant l'expiration de leur terme de détention. 3. Quels sont leurs noms, où ont-ils été emprisonnés, et quelle a été la durée de leur emprisonnement respectif. Présentée le 31 mars 1919.—*M. Fontaine.* *Pas imprimée.*

166. Relevé indiquant le nombre moyen d'hommes employés dans la Force de police fédérale pour chaque mois de l'année 1918, avec le chiffre de leur paye et frais de déplacements, en conformité du chapitre 92, article 6, sous-article 2, des Statuts revisés du Canada. Présenté le 1er avril 1919, par l'honorable M. Meighen.. .. ..*Pas imprimé.*

167. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant:—1. Le montant de la dette publique le 21 septembre 1911. 2. Quels nouveaux emprunts ont été contractés par la Puissance du Canada depuis cette date, donnant pour chacun: (*a*) la date; (*b*) le montant; (*c*) le taux de l'intérêt; (*d*) à quel endroit l'émission fut lancée; (*e*) la date de l'achat; (*f*) l'objet pour lequel ces emprunts additionnels ont été faits. 3. Quel était le montant de la dette publique au 10 mars 1919. 4. Quel a été le résultat du dernier emprunt national, en indiquant le montant souscrit dans chaque province. 5. Sur le montant prélevé, lors du dernier emprunt national, combien a été dépensé (*a*) pour les fins de guerre; (*b*) pour autres fins. 6. Combien a coûté le lancement du dernier emprunt national, en donnant le détail. Présenté le 1er avril 1919.—*M. Vien.* *Pas imprimée.*

168. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Relevé faisant connaître:—1. Combien ont coûté au gouvernement les réclames et les impressions découlant de l'Emprunt

VOLUME 10—*Suite.*

de la Victoire, 1917, indiquant séparément les crédits de réclame et ceux d'impression. 2. Combien ont coûté au gouvernement les réclames et les impressions découlant de l'Emprunt de la Victoire, 1918, indiquant séparément les crédits de réclame et ceux d'impression. 3. Quelle somme a été payée en commissions relativement à ces deux emprunts de 1917 et 1918. 4. Combien au total a coûté la campagne desdits Emprunts de la Victoire en 1917 et 1918. Présentée le 1er avril 1919.—*M. Duff*. . . . *Pas imprimée.*

169. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Relevé montrant:—1. Combien de nominations aux postes du Service civil ont été faites par la Commission du Service civil depuis la mise en vigueur de la Loi du Service civil de 1918. 2. Combien de ces nominations ont été accordées à des soldats rapatriés qui ont fait outre-mer du service sur le théâtre même de la guerre. 3. Combien de sujets n'avaient pas fait de service sur le théâtre même de la guerre. 4. Quels sont les appointements collectifs et moyens appartenant aux deux classes indiquées aux questions 2 et 3. Présentée le 1er avril 1919.—*M. Sutherland*. . . . . *Pas imprimée.*

170. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 20 mars 1919,—Etat indiquant combien il en a coûté pour mettre en force la Loi du Service national et l'arrêté ministériel établissant la Commission d'enregistrement du Canada.—*(Sénat)*, 2 avril 1919. . . . . *Pas imprimée.*

171. Réponse à un ordre de la Chambre du 26 mars 1919,—Etat indiquant:—1. Qui est directeur de l'enseignement professionnel. Quels sont ses appointements et sa profession. Quelle préparation particulière avait-il pour le rendre apte au titre de "Directeur de l'enseignement professionnel. 2. Combien d'unités il y a au Canada pour l'enseignement professionnel. Combien chaque unité a d'officiers et à quels appointements. Quelle est leur profession ou leur préparation. 3. Quel est le coût d'administration (*a*) à Ottawa, et (*b*) dans chaque unité. Quel est le coût d'entretien. Quel est le coût total par année. Quel est le coût estimé pour l'exercice financier prochain. 4. Combien de demandes d'enseignement ont été reçues. Combien venaient de mineurs. Combien a-t-on refusé d'enseignement parce qu'ils étaient mineurs. 5. Si la division de l'Enseignement professionnel a donné un cours agricole. Si le bureau d'établissement des terres donne un cours agricole. Présentée le 3 avril 1919.—*M. Stevens*. . . . . *Pas imprimée.*

172. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Copie de toutes lettres, télégrammes et autres documents échangés entre aucun département du gouvernement et aucune personne ou personnes, relatifs aux accusations portées contre l'évêque Budka, de Winnipeg. Présentée le 3 avril 1919.—*M. Blake*. . . . . *Pas imprimée.*

173. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 21 mars 1918, demandant un état donnant le détail des dépenses qui ont été faites, jusqu'à la date du 1er mars, à l'occasion des dernières élections, de la Loi de la conscription et du Service national.—*(Sénat)*, 3 avril 1919. . . . . *Pas imprimée.*

174. Réponse à un ordre de la Chambre du 31 mars 1919,—Etat indiquant:—1. Quels sont les noms des solliciteurs de l'Emprunt de la Victoire de 1918 dans South-Grey-Est, et la somme payée en commission à chacun d'eux. 2. Les sommes qui ont été payées aux courtiers de Toronto en commissions découlant de l'Emprunt de la Victoire de 1918, et quels sont les noms des courtiers susdits. Présentée le 4 avril 1919.—*M. Proulx*. *Pas imprimée.*

174*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 10 avril 1919,—Etat indiquant:—1. A quelles maisons de courtage de la province de Québec un courtage a-t-il été payé par le gouvernement relativement au dernier Emprunt de la Victoire. 2. La somme payée à chacune. Présentée le 23 avril 1919.—*M. Proulx*. . . . . *Pas imprimée.*

174*b*. Réponse à un ordre de la Chambre du 31 mars 1919,—Tableau indiquant:—1. En combien de districts le Canada a été divisé pour les fins de l'Emprunt de la Victoire. 2. Combien de personnes ont été employées dans chaque district, et quels sont leurs noms. 3. Quels sont les frais exacts encourus par chaque association de district. 4. Quelle somme chaque organisateur ou solliciteur a reçue. 5. Quels courtiers ont été employés dans tout le Dominion. 6. Le nombre réel de bons attribués à chaque courtier. 7. La rémunération que chacun a reçue. Présentée le 30 avril 1919.—*M. Power*. . . . *Pas imprimée.*

175. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 avril 1918,—Copie de toutes lettres, pétitions et communications reçues par le ministre intérimaire des Postes, ou par un fonctionnaire quelconque de son ministère, relativement à la fermeture du bureau de poste de LeBlancville, dans le comté de Westmorland, Nouveau-Brunswick. Présentée le 4 avril 1919.—*M. Copp*. . . . . *Pas imprimée.*

176. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 avril 1918,—Relevé faisant connaître:—1. Quels sont les noms et résidences des différents sous-officiers rapporteurs, énumérateurs, gardiens et locataires de polls à l'élection du dix-sept décembre mil neuf cent dix-sept, dans le comté de l'Assomption et Montcalm. 2. Quel montant a été payé à

VOLUME 10—*Suite.*

chacun pour ses services dans cette élection. 3. Si tous ces comptes sont payés. 4. Si non, quels sont ceux non encore payés et pourquoi ils ne l'ont pas été. Présentée le 4 avril 1919.—*M. Séguin*. . . . . *Pas imprimée.*

177. Réponse à un ordre de la Chambre du 15 avril 1918,—Relevé faisant connaître:—1. Quelles sommes d'argent le gouvernement a dépensées, depuis le commencement de la guerre, en publicité relativement à: (*a*) le recrutement volontaire; (*b*) les emprunts du gouvernement; (*c*) la production des denrées alimentaires, y compris la publicité concernant le bureau du Contrôleur des vivres du Canada; (*d*) la loi du Service Militaire; (*e*) le bureau du Contrôleur du combustible. 2. Quels taux ont été payés et si ces taux étaient les taux ordinaires ou courants du commerce. 3. Quels journaux ont reçu ces annonces et pour quel montant dans chaque cas.

Présenté également à la Chambre, par ordre de Son Excellence le Gouverneur général,—Dixième rapport annuel de la Commission du Service civil du Canada pour l'année terminée le 31 août 1918. Présenté le 7 avril 1919. *M. Pedlow. Pas imprimés.*

178. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Copie du contrat de la *Marconi Wireless Company* avec le ministère du Service Naval, indiquant la date où le contrat a été fait et signé. Présentée le 8 mars 1919.—*M. Tobin*. . . . . *Pas imprimée.*

178*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Copie du contrat de la *Marconi Wireless Company* avec le ministère du Service Naval, indiquant la date où le contrat a été fait et signé. Présentée le 15 avril 1919.—*M. Tobin. Pas imprimée.*

179. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 avril 1919,—Etat indiquant:—1. Quelles sont les fonctions actuelles de la division du censeur. 2. Quels en sont les fonctionnaires et quels sont leurs appointements. 3. Si quelques-uns ont d'autres occupations. 4. Combien d'entre eux, s'il en est, sont d'anciens journalistes, et quels sont leurs noms. 5. S'il y a encore besoin d'un censeur des câblogrammes. 6. Combien coûte par année le bureau du censeur. Présentée le 8 mars 1919.—*M. Pedlow*. . . . . . . *Pas imprimée.*

180. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 mars 1919,—Etat indiquant:—1. Quelle est la valeur des dommages résultant des accidents arrivés sur l'Intercolonial, entre Moncton et Lévis, depuis le 1er novembre dernier (1918), comprenant dommages à la propriété et aux biens du gouvernement et à la propriété et aux biens des gens. 2. Y a-t-il eu des pertes de vies lors de ces accidents, dans l'affirmative, combien. Présentée le 8 mars 1918.—*M. Bourassa*. . . . . *Pas imprimée.*

181. Rapport du bureau d'enregistrement du Canada, 1918. Présenté le 9 avril 1919, par l'honorable M. Rowell. . . . . *Pas imprimé.*

182. Réponse à un ordre de la Chambre du 2 avril 1919,—Etat détaillé indiquant le nombre des fusionnements bancaires au Canada depuis le 1er octobre 1911 jusqu'aujourd'hui, ainsi que copie des pétitions et de la correspondance adverse; aussi le nom des banques affectées. Présentée le 9 avril 1919.—*M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

183. Réponse à un ordre de la Chambre du 27 mars 1919,—Etat faisant voir:—1. Si le gouvernement a augmenté le salaire des fonctionnaires civils dans le comté de Dorchester pendant l'année 1917. 2. Dans l'affirmative, quels sont les noms de ces fonctionnaires, le montant de l'augmentation de leur traitement et la date de cette augmentation. 3. Sur la recommandation de qui l'augmentation a été accordée. Présentée le 9 avril 1919.—*M. Cannon*. . . . . *Pas imprimée.*

184. Copie d'un Décret du Conseil, C.P. 784, du 9 avril 1919, nommant une Commission royale pour faire une enquête sur les relations industrielles et faire rapport sur la manière qu'elles peuvent être améliorées. Présentée le 9 avril 1919, par sir Thomas White. . . . . *Pas imprimée.*

184*a*. Copie d'un Décret du Conseil, C.P. 670, du 4 avril 1919,—Définissant les pouvoirs de la Commission nommée récemment pour s'enquérir des relations du travail en Canada. Présentée le 14 avril 1919, par sir Thomas White. . . . . *Pas imprimée.*

184*b*. Rapport de la Commission nommée en vertu d'un arrêté en conseil, C.P. 670, pour s'enquérir des relations industrielles du Canada ainsi qu'un rapport de minorité. Présentés le 1er juillet 1919, par sir Robert Borden. . . . . *Pas imprimés.*

185. Mémoire N° 5, concernant travail du ministère de la Milice et Défense—Guerre européenne—du 1er janvier 1918 au 31 octobre 1918. Présenté le 10 mars 1919, par l'honorable M. Mewburn. . . . . *Pas imprimé.*

186. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 avril 1919,—Relevé indiquant:—1. Quel est le total des emprunts domestiques fédéraux de guerre souscrits jusqu'ici. 2. Quelle somme de ces emprunts a été souscrite par chaque province du Canada. 3. Quel était le montant des dépôts dans les banques à la fin de l'exercice financier avant la date du premier

VOLUME 10—*Suite.*

de ces emprunts. 4. Quel est le montant des dépôts dans les banques canadiennes d'après le dernier état publié, et la date de l'état susdit. Présentée le 11 avril 1919.—*M. Middlebro*. . . . .*Pas imprimée.*

187. Copie du Décret du Conseil, C.P. 690, du 2 avril 1919, *re* entente entre le Dominion du Canada et le royaume de la Roumanie au sujet d'un crédit de vingt-cinq millions de dollars ($25,000,000). Présentée le 11 avril 1919, par sir Thomas White. . .*Pas imprimée.*

188. Copie du Décret du Conseil, C.P. 800, du 10 avril 1919, priant Sa Majesté d'émettre des lettres patentes à chacune des personnes suivantes mentionnées:—

Le très honorable sir Robert Borden, l'un des membres du très honorable Conseil privé de Sa Majesté, G.C.M.G., C.R., M.P., premier ministre du Dominion du Canada.

Le très honorable sir George Eulas Foster, l'un des membres du très honorable Conseil privé de Sa Majesté, G.C.M.G., M.P., ministre du Commerce du Dominion du Canada.

L'honorable Arthur Lewis Sifton, C.R., M.P., ministre des Douanes et du Revenu de l'Intérieur du Dominion du Canada.

L'honorable Charles Joseph Doherty, C.R., M.P., ministre de la Justice du Dominion du Canada; désignant et nommant chacune d'elles Commissaire et Plénipotentiaire, en ce qui concerne le Canada, avec pleins pouvoirs de signer les traités conclus au Congrès de la Paix. Présentée le 11 avril 1919, par l'honorable M. Rowell. . . . . . .*Pas imprimée.*

189. Réponse à un ordre de la Chambre du 9 mars 1919,—Etat indiquant:—1. Si un homme du nom de Cooke était l'année dernière à l'emploi de la division de l'immigration du ministère de l'Intérieur, ou du ministre de l'Immigration et de la Colonisation. 2. Dans l'affirmative, quelles étaient ses fonctions, et quels appointements touchait-il ou devait-il toucher. 3. Si le dit Cooke a, en qualité de fonctionnaire du gouvernement, visité les bureaux et les fonctionnaires de l'immigration dans l'Ouest, et, dans l'affirmative, y a-t-il fait quelque changements. 4. Quels changements ont été faits, et quels sont les noms des fonctionnaires qui ont été mis à la retraite, qui ont permuté, ou qui ont été nouvellement employés. 5. En vertu de quelle autorité le dit Cooke a accompli la mission susdite. 6. Si le dit Cooke est encore à l'emploi du ministre de l'Immigration et de la Colonisation, et, dans l'affirmative, quelles fonctions il exerce présentement. 7. Si le dit Cooke est le shérif de Regina. Présentée le 11 avril 1919.—*M. Murphy*. . . .*Pas imprimée.*

190. Réponse à un ordre de la Chambre du 3 avril 1919,—Etat indiquant:—1. Quelle somme a été payée à J. S. Wilson, de Hanover, registraire dans South-East-Grey, relativement à l'enregistrement en juin 1918. 2. Quels sont les noms des sous-registraires et de leurs assistants qui ont reçu des paiements pour leurs services relativement à l'enregistrement de juin 1918 dans le comté de South-East-Grey, Ontario. Présentée le 14 avril 1919.—*M. Proulx*. . . . .*Pas imprimée.*

191. Réponse à un ordre de la Chambre du 31 mars 1919,—Copie de tous documents, lettres, télégrammes et correspondance entre le ministère de la Milice et la *Ætna Chemical Company of Canada, Limited,* au sujet d'un contrat pour des explosifs. Présentée le 14 avril 1919.—*M. Brouillard*. . . . .*Pas imprimée.*

192. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant:—1. Quels sont les noms et adresses actuelles des 300 dernières personnes qui ont été nommées dans le service intérieur, et dont les nominations ont été faites par la Commission du Service civil. 2. Dans quels ministères ont-elles été placées et quel a été leur salaire dans chaque cas. Présentée le 14 avril 1919.—*M. Boyer*. . . . .*Pas imprimée.*

193. Réponse à un ordre de la Chambre du 3 avril 1919,—Etat indiquant:—1. Combien d'hommes enrôlés sous l'empire de la Loi du Service Militaire de 1917, dans chacune des neuf provinces du Canada, avaient été envoyées ou allaient outre-mer le 11 novembre 1918. 2. Combien d'hommes enrôlés sous l'empire de la Loi du Service Militaire de 1917, dans chacune des neuf provinces du Canada, avaient été envoyés en Sibérie le 11 novembre 1918, ou avaient quitté leurs casernes d'entraînement pour la même destination. Présentée le 14 avril 1919.—*M. Tobin*. . . . .*Pas imprimée.*

194. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 mars 1919,—Copie de tous télégrammes, lettres, ordres ou correspondance se rapportant en quoi que ce soit à la libération des cargaisons des vaisseaux *J. M. Refuse* et *W. F. Davidson* en 1918 dans le port de New-York. Présentée le 14 avril 1919.—*M. Sinclair (Antigonish)*. . . . .*Pas imprimée.*

195. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 avril 1919,—Copie de la preuve sur l'arbitrage faite à Toronto en 1918 touchant la valeur du stock commun de la *Canadian Northern Railway,* assumé par le gouvernement. Présentée le 15 avril 1919.—*M. Mackie (Edmonton)*. . . . .*Pas imprimée.*

195*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 avril 1919,—Copie de tous rapports ou lettres écrites par Graham A. Bell, au sujet du stock commun de la *Canadian Northern Railway,* et aussi concernant la question de l'arbitrage en 1918, sur la valeur du dit stock commun. Présentée le 15 avril 1919.—*M. Mackie (Edmonton)*. . . . . . .*Pas imprimée.*

VOLUME 10—*Suite.*

196. Réponse à un ordre de la Chambre du 31 mars 1919,—Copie de toutes lettres, télégrammes et autres correspondance entre l'honorable N. W. Rowell, président du Conseil privé, et le commissaire R. H. Pringle, C.R., se rapportant de quelque manière à l'enquête sur le papier et la pulpe tenue par le dit commissaire. Présentée le 15 avril 1919.—*M. Tobin.* *Pas imprimée.*

197. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant:—1. Si les autorités canadiennes ont été en commandement suprême des vaisseaux canadiens depuis le commencement des hostilités. 2. Le nombre de navires compris dans le service naval canadien au 31 décembre 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918, respectivement. Présentée le 15 avril 1919.—*M. Tobin.* . . . .*Pas imprimée.*

198. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 avril 1919,—Tableau indiquant:—D'après derniers chiffres disponibles, quelle est la population de chacune des quatre provinces de l'Ouest, et des cités de Victoria, Vancouver, Calgary, Edmonton, Régina, Saskatoon, Brandon et Winnipeg. Présentée le 16 août 1919.—*M. Middlebro.* . . . . . .*Pas imprimée.*

199. Réponse à un ordre de la Chambre du 16 avril 1919,—Etat montrant:—1. La valeur des instruments aratoires importés au Canada pendant l'exercice terminé le 31 mars 1914, et le dernier exercice pour lequel les chiffres sont utilisables, ainsi que les droits perçus sur ces instruments. 2. Quels sont les droits, la somme des droits perçus, le nombre et la valeur de chacun des instruments aratoires suivants, importés au Canada pendant chacune des périodes susdites: moissonneuses, faucheuses, lieuses, batteuses, séparateurs, charrues, herses, râteaux hippomobiles, semeuses, faucheuses, tracteurs agricoles, vans, machines à combustion interne autres que les tracteurs, charrettes, boghies, cutters, traîneaux, séparateurs à crème et moulins à vent. 3. Quelle proportion d'iceux a été importée par les ports d'entrée dans les quatre provinces de l'Ouest, et quels droits on a payés sur eux. 4. Quels étaient le nombre et la valeur des articles de ce genre exportés du Canada au cours des deux exercices susdits, respectivement. 5. Quels sont le nombre et la valeur des automobiles importés dans les quatre provinces de l'Ouest pour les exercices financiers terminés le 31 mars de chacune des années 1914 à 1918 inclusivement et respectivement, et les droits payés sur elles. Présentée le 16 avril 1919.—*M. Middlebro.* . . . .*Pas imprimée.*

200. Etat des dépenses du conseil facultatif honoraires des recherches scientifiques et industrielles pour l'exercice se terminant le 31 mars 1918. Présenté le 23 avril 1919, par l'honorable M. Maclean. . . . .*Pas imprimé.*

201. Rapport de l'honorable juge Morrison concernant le naufrage du steamer *Princess Sophia.* Présenté le 23 avril 1919, par l'honorable M. Ballantyne. . . . .*Pas imprimé.*

202. Copie de tous documents, correspondance et pétitions en général touchant le service des vapeurs entre les îles de la Madeleine et Pictou, N.-E. Présentée le 23 avril 1919.—*M. Lemieux.* . . . .*Pas imprimée.*

203. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 19 mars 1919,—Copie du Décret du Conseil autorisant la vérification des comptes des élevateurs termini publics; et copie du rapport des vérificateurs. Présentée le 23 avril 1919.—*M. Stevens.* *Pas imprimée.*

204. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Relevé indiquant:—1. Combien de soldats canadiens enrôlés sous l'empire des dispositions de la Loi du Service Militaire, 1917, sont actuellement en Sibérie. 2. Si quelques-uns des soldats susdits se sont opposés à faire du service militaire en Sibérie. 3. Dans l'affirmative, à qui ces objections ont été référées. 4. Quelle décision on a donnée sur ces objections. Présentées le 23 avril 1919.—*M. Tobin.* . . . .*Pas imprimée.*

205. Copies des Décrets du Conseil, C.P. 869, daté le 22 avril 1919, concernant les allocations qui seront payées aux soldats-colons qui suivent un cours d'agriculture. Présentées le 25 avril 1919, par l'honorable M. Meighen. . . . .*Pas imprimées.*

205*a*. Copie du Décret du Conseil, C.P. 912, du 1er mai 1919, modifiant le Décret du Conseil, C.P. 869, du 22 avril 1919, concernant les allocations payables aux soldats-colons qui suivent un entraînement agricole. Présentée le 19 mai 1919, par l'honorable M. Meighen. . . . .*Pas imprimée.*

206. Réponse à un ordre de la Chambre du 31 mars 1919,—Copie de toutes lettres, télégrammes, correspondance et autres documents échangés entre les manufacturiers d'amidon de l'Ile-du-Prince-Edouard et le ministère des Finances ou tout autre ministère du gouvernement en 1911, concernant une convention provisoire de réciprocité entre le Canada et les Etats-Unis. Présentée le 25 avril 1919.—*M. Read.* . . . .*Pas imprimée.*

207. Réponse à un ordre de la Chambre du 20 mars 1919,—Etat montrant:—1. Quelle somme, s'il en est, a été payée par le gouvernement pour réclames dans le *Moncton Transcript*, l'*Acadian Recorder,* le *Morning Chronicle,* le *Halifax Herald* et l'*Evening Mail* pendant

VOLUME 10—*Suite.*

l'année 1918. 2. Quelle somme, s'il en est, a été payée aux journaux susdits pendant la même année pour impressions. Présentée le 25 avril 1919.—*M. Duff. Pas imprimée.*

207a. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre du 20 mars 1919,—Etat montrant:—1. Quelle somme, s'il en est, a été payée par le gouvernement pour réclames dans le *Moncton Transcript,* l'*Acadian Recorder,* le *Morning Chronicle,* le *Halifax Herald* et l'*Evening Mail* pendant l'année 1918. 2. Quelle somme, s'il en est, a été payée aux journaux susdits pendant la même année pour impressions. Présentée le 2 juin 1919.—*M. Duff*. . . . . . . *Pas imprimée.*

208. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919, Etat indiquant:—1. Quelle somme, s'il en est, a été payée au *Brigewater Bulletin,* de Bridgewater, N.E., pour réclames depuis le 1er janvier 1912. 2. Quelle somme, s'il en est, a été payée au *Daily News* et au *Weekly News,* de Lunenburg, N.-E., pour réclames depuis le 1er janvier 1912. Présentée le 25 avril 1919.—*M. Duff*. . . . . . . *Pas imprimée.*

209. Réponse à un ordre de la Chambre du 20 mars 1919,—Etat démontrant:—1. Quelle quantité de savon a été achetée par le gouvernement de la *Palm Olive Company,* en 1917 et 1918. 2. Quel prix on en a payé. Présentée le 25 avril 1919.—*M. Lemieux. Pas imprimée.*

210. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant:—Quelle somme le gouvernement a-t-il payée au *Winnipeg Telegram* pour impressions, réclames, ouvrages de ville et autre travail pendant chacune des cinq années civiles 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 25 avril 1919.—*M. Mayrand*. . . . . . . *Pas imprimée.*

210a. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919, pour un relevé indiquant les sommes, s'il en est, qui ont été payées par le gouvernement au *Winnipeg Telegram* pour impressions, publicité, travail à la pièce ou autre pendant chacun des cinq exercices suivants: 1914, 1915, 1916, 1917 ,1918. Présentée le 2 juin 1919.—*M. Mayrand. Pas imprimée.*

211. Réponse à un ordre de la Chambre du 6 mai 1918,—Relevé faisant connaître:—1. Quel a été le montant payé pour transmission des câblogrammes par chaque ministère du gouvernement pour l'exercice clos le 31 mars 1918. 2. Combien chaque ministère a déboursé pour la transmission des messages télégraphiques et téléphoniques. 3. Si le gouvernement ou aucun ministère du gouvernement a le bénéfice d'un taux spécial ou s'il paie le plein taux commercial en ce qui se rapporte à la transmission des messages télégraphiques et des câblogrammes. 4. Si, dans la négative, le gouvernement se propose de faire un effort afin d'obtenir un taux spécial. Présentée le 28 avril 1919.—*M. Sutherland. Pas imprimée.*

212. Réponse à un ordre de la Chambre du 6 mai 1918,—Relevé faisant connaître:—1. Quelle somme a été payée par le gouvernement à chacun des journaux suivants:—*Charlottetown Guardian, Charlottetown Examiner, Island Patriot, Summerside Journal and Agricultural, Pioneer and Farmer, Charlottetown Herald, Charlottetown Watchman,* à partir du 1er août 1914 au 1er janvier 1918. 2. Et quelle partie de la somme ainsi payée l'a été pour des fins d'annonces relatives à la guerre. Présentée le 28 avril 1919.—*M. Read*. . . . . . . *Pas imprimée.*

213. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 avril 1919,—Etat indiquant:—1. En quoi consistent les irrégularités que l'on reproche au major L'Heureux, dans l'administration du 167e bataillon. 2. Si le gouvernement sait que l'adjudant de ce bataillon, le capitaine J. A. Poirier, qui était le bras droit du commandant, n'a pas été inquiété, mais qu'au contraire il a été envoyé au front aussitôt le procès du lieutenant-colonel Redman fini. 3. Quelles ont été les accusations portées contre L'Heureux, et quels sont ceux qui ont fait l'enquête. 4. Si le major L'Heureux a été appelé à se défendre. 5. Si le gouvernement sait que le major L'Heureux, à différentes reprises, a demandé une enquête, et qu'on lui a répondu que l'on n'avait rien à lui reprocher. Présentée le 28 avril 1919.—*M. Savard*. . . . . . . *Pas imprimée.*

214. Réponse à un ordre de la Chambre du 18 avril 1918,—Relevé faisant connaître:—1. Quel a été le nombre de commis employés durant les années 1911 à 1917, dans les bureaux de poste suivants: Victoria, Vancouver, Regina, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Ottawa, Hamilton, Montréal, Québec, Fredericton, Halifax. 2. Le montant payé en salaire aux commis de ces différents bureaux chaque année. Présentée le 28 avril 1919.—*M. Déchène*. . . . . . . *Pas imprimée.*

215. Réponse à un ordre de la Chambre du 1er mai 1918,—Relevé faisant connaître (*a*) si le gouvernement canadien est le propriétaire de la publication ayant pour titre *Canadian Government Railways Employees Magazine*; (*b*) dans l'affirmative, les noms de l'éditeur, du gérant administratif, du solliciteur d'annonces et de toutes les autres personnes qui travaillent pour cette publication, et la somme de salaire ou autre rémunération qui

VOLUME 10—*Suite.*

leur a été payée respectivement depuis le début de cette publication; (*c*) les emplois, s'il en est, occupés par l'une ou l'autre de ces personnes dans les services des chemins de fer de l'Etat, et le salaire qui leur est payé de ce chef; (*d*) le revenu perçu et la dépense encourue de chef de la publication de ce *Magazine* depuis son début jusqu'au 31 décembre 1917, montrant séparément les sommes provenant des annonces, des abonnements et d'autres sources, aussi, séparément les sommes déboursées pour service personnel, frais d'impression et autres dépenses découlant de la publication; (*e*) les sommes d'argent payées par le gouvernement ou les chemins de fer de l'Etat relativement à cette publication, avec mention des dates, des sommes et des objets des paiements ainsi faits; (*f*) la correspondance entre le ministère des Chemins de fer et Canaux, l'un ou l'autre des fonctionnaires de ce ministère, spécialement le préposé aux achats, le gérant général ou autres fonctionnaires des chemins de fer de l'Etat et tout commis ou employé du *Magazine*, et toute correspondance provenant du ministre ou de l'un ou l'autre des fonctionnaires du ministère ou de l'un ou l'autre des fonctionnaires dans le service des chemins de fer de l'Etat ayant en vue d'induire les manufacturiers et autres personnes à annoncer dans le *Magazine*; (*g*) si le ministère des Postes a accordé au *Magazine* le privilège des matières postales de seconde classe, et, dans ce cas, à quelle date le privilège a été accordé, si ce privilège s'applique seulement aux numéros expédiés aux abonnés réels, ou s'il s'applique aux exemplaires fournis gratuitement aux fonctionaires et employés des chemins de fer de l'Etat. Présentée le 28 avril 1919.—*M. Bureau*. . . . .*Pas imprimée.*

216. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 mars 1919,—Etat montrant:—1. Quel est le personnel employé à Québec, P.Q., pour le rétablissement des soldats dans la vie civile. 2. Quels sont les noms, domiciles et appointements respectifs des fonctionnaires. 3. Lesquels d'entre eux sont des soldats rapatriés, et quels services ont-il faits dans les Forces Expéditionnaires Canadiennes. 4. Combien de demandes ont été faites par des soldats rapatriés à Québec, touchant leur retour à la vie civile, indiquant (*a*) le nom du demandeur; (*b*) le lieu de son origine; (*c*) la nature et la date de sa demande; (*d*) l'adjudication dans chaque cas, et la date. Présentée le 29 avril 1919.—*M. Vien*. . . .*Pas imprimée.*

217. Réponse à une adresse à Son Excellence, en date du 19 mars 1919,—Copie de toute correspondance échangée entre le ministre du Commerce ou des fonctionnaires quelconques du gouvernement et le Bureau des surintendants des grains et le Bureau des commissaires des grains, touchant la réquisition du blé en 1916; et une copie du Décret du Conseil l'autorisant. Présentée le 29 avril 1919.—*M. Stevens*. . . . .*Pas imprimée.*

218. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Relevé indiquant quelle somme, s'il en est, a été payée par le gouvernement à l'*Ottawa Journal* pour impressions, réclames, ouvrages de ville ou autre travail pendant chacun des exercices financiers 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 29 avril 1919.—*M. Deslauriers*. . . . .*Pas imprimée.*

218*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 mars 1919,—Etat indiquant:—1. Quelle somme a été payée à l'*Ottawa Journal* et à l'*Ottawa Journal-Press* pour impressions, réclames et ouvrages de ville du gouvernement, de 1896 à 1911, inclusivement. 2. Quelles sommes ont été payées à l'*Ottawa Journal* et à l'*Ottawa Journal-Press* pour impressions, réclames et ouvrages de ville du gouvernement dans chacune des années 1912, 1913, 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 14 mai 1919.—*M. Edwards*. . . . .*Pas imprimée.*

218*b*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Relevé indiquant quelle somme, s'il en est, a été payée par le gouvernement à l'*Ottawa Journal* pour impressions, réclames, ouvrages de ville ou autre travail pendant chacun des exercices financiers 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 2 juin 1919.—*M. Deslauriers*. . . *Pas imprimée.*

219. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant quelle somme, s'il en est, a été payée par le gouvernement au *Hamilton Spectator* pour impressions, réclames, ouvrages de ville et autre travail pendant chacun des cinq exercices financiers 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 29 avril 1919.—*M. Deslauriers. Pas imprimée.*

219*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant:—Quelle somme, s'il en est, a été payée par le gouvernement au *Hamilton Spectator* pour impressions, réclames, ouvrages de ville et autre travail pendant chacun des cinq exercices financiers 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 29 avril 1919.—*M. Deslauriers*. . . . .*Pas imprimée.*

220. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant:—Quelle somme, s'il en est, a été payée par le gouvernement à l'*Ottawa Citizen* pour impressions, réclames, ouvrages de ville et autre travail pendant chacun des exercices financiers 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 29 avril 1919.—*M. Deslauriers. Pas imprimée.*

220*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant.—Quelle somme, s'il en est, a été payée par le gouvernement à l'*Ottawa Citizen* pour

VOLUME 10—*Suite.*

impressions, réclames, ouvrages de ville ou autre travail pendant chacun des exercices financiers 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 2 juin 1919.—*M. Deslauriers.* *Pas imprimée.*

221. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant:—Quelle somme, s'il en est, a été payée par le gouvernement au *Toronto World* pour impressions, réclames, ouvrages de ville et autre travail pendant chacun des exercices financiers 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 29 avril 1919.—*M. D'Anjou* *Pas imprimée.*

221*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant:—Quelle somme, s'il en est, a été payée par le gouvernement au *Toronto World* pour impressions, réclames, ouvrages de ville ou autre travail pendant chacun des exercices financiers 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 2 juin 1919.—*M. D'Anjou.* *Pas imprimée.*

222. Collection de rapports par le gouvernement impérial sur le bolchévisme en Russie. Présentée le 29 avril 1919, par l'honorable M. Rowell.. .. ..*Pas imprimée.*

223. Réponse à un ordre du Sénat du 22 mai 1918,—Copie de tous les documents ,lettres, du gouvernement ou de Son Honneur le Président de la Chambre dec communes et qui sont disponibles, relativement à la récente députation des cultivateurs du Canada télégrammes, mémoires, requêtes et autres communications ou pièces en la possession chargée de soumettre à l'attention du gouvernement et du Parlement du Canada certaines questions et certains problèmes d'ordre public et national. 29 avril 1919.—*(Sénat.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

224. Réponse à un ordre du Sénat en date du 26 mars, demandant que soit produit un état indiquant si le gouvernement s'est défait de tous ses aérodromes, avions et matériel d'aviation, ou si le gouvernement en possède encore, où se trouve et en quoi consiste le matériel qu'il détient, aussi, s'il existe au Canada une organisation ou un personnel d'aviateurs sous la direction du gouvernement; et, dans l'affirmative, quelles sont les personnes qui en font partie; quel est le titre et le rang de chacune de ces personnes; où se trouvent-elles en service, respectivement; en quoi consistent les fonctions de chacune de ces personnes. 29 avril 1919.—*(Sénat)*.. .. ..*Pas imprimée.*

225. Réponse à un ordre de la Chambre du 24 mars 1919,—Copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, pétitions et autres documents se rapportant d'une façon quelconque à la nomination d'un maître de poste à Port Hawkesbury, au cours des années 1918 et 1919. Présentée le 30 avril 1919.—*M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

226. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant:—Quelle somme, s'il en est, a été payée par le gouvernement au *Toronto Mail and Empire* pour impressions, réclames, ouvrages de ville et autre travail pour chacun des cinq exercices financiers 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 30 avril 1919.—*M. Proulx.* *Pas imprimée.*

226*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant:—Quelle somme, s'il en est, a été payée par le gouvernement au *Toronto Mail and Empire* pour impressions, réclames, ouvrages de ville et autre travail pour chacun des cinq exercices financiers 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 2 juin 1919.—*M. Proulx*.. .. ..*Pas imprimée.*

227. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant:—Quelle somme, s'il en est, a été payée par le gouvernement au *Toronto Star* pour impressions, réclames, ouvrages de ville ou autre travail pendant chacun des cinq exercices financiers 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 30 avril.—*M. Deslauriers*.. .. ..*Pas impirmée.*

227*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant:—Quelle somme, s'il en est, a été payée par le gouvernement au *Toronto Star* pour impressions, réclames, ouvrages de ville ou autre travail pendant chacun des exercices financiers 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 2 juin 1919.—*M. Deslauriers.* *Pas imprimée.*

228. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Relevé indiquant:—Quelle est la somme payée par le gouvernement au *Montreal Star* pour impressions, réclames, ouvrages de ville ou autre travail, au cours de chacune des cinq années civiles 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 30 avril 1919.—*M. Mayrand*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

228*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Relevé indiquant:—Quelle est la somme payée par le gouvernement au *Montreal Star* pour impressions, réclames, ouvrages de ville ou autre travail, au cours de chacune des cinq années civiles 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 2 juin 1919.—*M. Mayrand.*

VOLUME 10—*Suite.*

229. Copie d'une d'une entente entre le gouvernement de Sa Majesté britannique et le gouvernement de la République Française touchant les tombes de guerre britanniques en France, signée à Paris, le 26 novembre 1918. Présentée le 30 avril 1919, par l'honorable M. Rowell. . . . . *Pas imprimée.*

230. M. Rowell, l'un des membres du Conseil privé du Roi, met devant la Chambre:—

Copie du Décret du Conseil, C.P. 2114, du 2 septembre 1918, *re* demande de la *Saint Lawrence River Power Company* de construire certains travaux sur le chenal sud du Sault, fleuve Saint-Laurent.

C.P. 2145, du 2 septembre 1918, nommant l'honorable Arthur Meighen, ministre de l'Intérieur, et l'honorable A. L. Sifton, ministre des Douanes et du Revenu de l'Intérieur, aux fins de représenter le gouvernement du Canada à une conférence avec les représentants du gouvernement des Etats-Unis touchant la demande de la *Saint Lawrence River Power Company*

C.P. 2509, du 12 octobre, 1918,—Copie du rapport *re* résultats des négociations touchant la demande de la *Saint Lawrence River Power Company,* et aussi touchant le décret de la Commission conjointe internationale autorisant la *Saint Lawrence River Power Company* de construire certains travaux sur le chenal sud du Sault, sur le fleuve Saint-Laurent.

Copie du décret de la dite Commission conjointe internationale autorisant la construction des dits travaux, daté le 4 septembre 1918.

Ordre intérimaire et opinion de la Commission conjointe internationale *re* la demande de la *St. Lawrence River Power Company* pour faire approuver la construction et le maintien d'un déversoir submergé dans le chenal sud du fleuve Saint-Laurent près de l'embouchure de son canal à pouvoir à Massena, New-York.

Exposé du cas du gouvernement du Dominion touchant cette demande. Présentés le 1er et le 2 mai, par l'honorable M. Rowell.

Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

230*a* Ordre intérimaire, opinions et auditions devant la Commission conjointe internationale touchant la question de la demande de la *St. Lawrence River Power Company,* pour faire approuver la construction et le maintien d'un déversoir submergé dans le chenal sud du fleuve Saint-Laurent près de l'embouchure de son chenal d'énergie à Massena, New-York. Présenté le 14 mai 1919, par l'honorable M. Rowell. . . . . *Pas imprimé.*

231. Copie d'un décret de la Commission conjointe internationale *re* mesurage et répartition des rivières St. Mary et au Lait (Milk) et leurs tributaires dans l'état du Montena et des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan. Présentée le 30 mai 1919, par l'honorable M. Rowell. . . . . *Pas imprimée.*

232. Réponse à un ordre de la Chambre du 28 avril 1919,—Copie du rapport de madame Hembleton, sur les minoteries canadiennes, daté du mois de mai 1918. Présentée le 1er mai 1919.—*M. Archambault.* . . . . *Pas imprimée.*

233. Réponse à un ordre de la Chambre du 27 mars 1919,—Etat indiquant combien le gouvernement a dépensé pour publicité dans les journaux depuis le 4 août 1915. Présentée le 31 mai 1914.—*M. Sinclair.* . . . . *Pas imprimée.*

223*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre du 27 mars 1919, Etat indiquant combien le gouvernement a dépensé pour publicité dans les journaux depuis le 4 août 1915. Présentée le 2 juin 1919.—*M. Sinclair (Antigonish).* . . . . *Pas imprimée.*

234. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 avril 1919,—Copie de toute correspondance quelconque inhérente à la location par le gouvernement de la sécherie de poisson de Souris, Ile-du-Prince-Edouard, y compris copie de l'année demandant des soumissions, le 15 mai 1914, et copie du bail . Présentée le 31 mai 1919.—*M. McIsaac*. . . . . . . *Pas imprimée*

235. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Copie de tous documents, lettres, télégrammes et pétitions relevant de façon quelconque d'une route postale projetée entre Eden Siding et Marble Mountain, comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 1er mai 1919.—*M. Chisholm.* . . . . *Pas imprimée.*

236. Lettre du Sénat de Belgique aux Orateurs du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada.

(Texte.)

BRUXELLES, BELGIQUE, 30 avril 1919.

Monsieur le Président de la Chambre des Communes,
Monsieur le Président du Sénat,
Ottawa.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,—J'ai l'honneur de vous adresser, en vous priant d'en donner connaissance à l'Assemblée que vous présidez, le texte de la Notice adoptée à l'unanimité par le Sénat dans sa séance du mardi, 29 avril 1919.

VOLUME 10—*Suite.*

Le Sénat de Belgique, ému par le vote de la Conférence de Paris, qui méconnaît les titres de Bruxelles à devenir le siège de la Société des Nations, gravement préoccupé de la situation lamentable à laquelle la plus cruelle des guerres a réduit son pays, convaincu que les ruines sans nombre qui couvrent le territoire ne peuvent être relevées par les seules ressources nationales, s'adresse, sous l'empire de la plus vive anxiété, à votre Assemblée, et la conjure d'intervenir avec la dernière énergie en vue d'obtenir que les engagements solennels de prompte et complète restauration, fréquemment réitérés, soient exécutés dans l'esprit de large équité et de généreuse compassion qui les a dictés.

Confiant dans les sentiments de solidarité qui unissent toutes les nations civilisées et dans les témoignages de sincère et profonde sympathie que votre Assemblée a bien voulu donner à la Belgique, le Sénat se tient assuré de trouver en elle un puissant soutien, une efficace intervention, à l'appui des satisfactions légitimes et indispensables réclamées de la Conférence de Paris, pour la restauration du pays.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

(Signé) Baron de PAVEREAU,
Président du Sénat.

Présentée par Son Honneur l'Orateur, le 1er mai 1919. . . . .*Pas imprimée.*

237. Réponse à un ordre de la Chambre du 23 avril 1919,—Copie de toute correspondance, tous télégrammes et autres documents entre M. L. D. Hara, surintendant suppléant du canal de haute navigation Welland, et les ministères des Chemins de fer et Canaux et de la Justice, touchant la saisie de deux wagons de houille par le contrôleur du combustible à Thorold, Ontario. Présentée le 2 mai 1919.—*M. Fraser.* . . . .*Pas imprimée.*

238. Réponse à un ordre de la Chambre du 23 avril 1919,—Copie de toute correspondance et tous télégrammes et autres documents échangés entre M. L. D. Hara, surintendant suppléant du canal de haute navigation Welland, et le ministère des Chemins de fer et Canaux ou toute autre personne du ministère, touchant la signification d'un avis à Mme W. Thomas, de Thold, Ontario, d'avoir à vaquer son domicile. Présentée le 2 mai 1919.—*M. Fraser.* . . . .*Pas imprimée.*

239. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant quelle est la somme payée par le gouvernement à la *Manitoba Free Press* pour impressions, annonces, travail ou autres ouvrages pour chaque exercice financier des années 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 2 mai 1919.—*M. Mayrand*. . . . .*Pas imprimée.*

239*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant quelle est la somme payée par le gouvernement à la *Manitoba Free Press* pour impressions, annonces, travail ou autres ouvrages pour chaque exercice financier des années 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 2 juin 1919.—*M. Mayrand*. . . . .*Pas imprimée.*

240. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat montrant quelle somme, s'il en est, a été payée par le gouvernement au *Halifax Herald,* pour impressions, réclames, ouvrages de ville et autre travail pour chacun des cinq exercices financiers 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 2 mai 1919.—*M. Proulx.* . . . .*Pas imprimée.*

240*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat montrant quelle somme, s'il en est, a été payée par le gouvernement au *Halifax Herald* pour impressions, réclames, ouvrages de ville et autre travail pour chacun des cinq exercices financiers 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 2 juin 1919.—*M. Proulx.*
Pas imprimée.

241. Réponse à un ordre de la Chambre du 23 avril 1919,—Relevé indiquant combien d'acres de terres publiques ont été données aux compagnies de chemins de fer en Canada par le gouvernement fédéral, de 1878 à nos jours, et indiquant aussi combien d'acres ont été accordés chaque année pendant la période susdite. Présentée le 2 juin 1919, par l'honorable M. Meighen. . . . .*Pas imprimée.*

242. Réponse à un ordre de la Chambre du 14 avril 1919,—Copie de tous les documents, correspondance, plans, relativement au projet de la construction du pont de la commission du havre de Montréal, entre la cité de Montréal et la rive sud. Présentée le 5 mai 1919.—*M. Deslauriers.* . . . .*Pas imprimée.*

243. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat démontrant quelle somme, s'il en est, a été payée par le gouvernement au *Toronto News* pour impressions, réclames, ouvrages de ville et autre travail pour chacun des cinq exercices financiers 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 5 mai 1919.—*M. Proulx.* . . . .*Pas imprimée.*

243*a* Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat démontrant quelle somme, s'il en est, a été payée par le gouvernement au *Toronto News* pour impressions, réclames, ouvrages de ville et autre travail pour chacun des cinq exercices financiers 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 2 juin 1917.—*M. Proulx.*
Pas imprimée.

VOLUME 10—*Suite.*

244. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant quelle somme, s'il en est, a été payée par le gouvernement au *Toronto Globe* pour impressions,, réclames, ouvrages de ville ou autre travail pendant chacune des cinq années civiles 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 5 mai 1919.—*M. Deslauriers.* . . . . *Pas imprimée.*

244a. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant quelle somme, s'il en est, a été payée par le gouvernement au *Toronto Globe* pour impressions, réclames, ouvrages de ville ou autre travail pendant chacune des cinq années civiles 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 2 juin 1919.—*M. Deslauriers. Pas imprimée.*

245. Réponse à un ordre de la Chambre du 23 avril 1919,—Copie de toute correspondance, tous télégrammes et autres documents échangés entre M. L. D. Hara ou autres personnes attachés au canal de haute navigation Welland et le ministère des Chemins de fer et Canaux, touchant la noyade de Michael Koebel, gardien d'écluse à Port-Colborne.—Présentée le 5 mai 1919.—*M. Fraser.* . . . . *Pas imprimée.*

246. Rapport du directeur de la division du service militaire, sur les opérations de la Loi du Service Militaire, 1917. Présenté le 6 mai 1919, par l'honorable M. Meighen. *Pas imprimé.*

246a. Copie d'une lettre de M. le juge Duff, juge d'appel central concernant son appréciation du travail de M. S. L. Dale Harris, à titre de représentant public central, dans l'administration de la Loi du Service Militaire. Présentée le 24 juin 1919, par sir Robert Borden. *Pas imprimée.*

247. Réponse à un ordre de la Chambre du 14 avril 1919,—Copie de tous les documents se rapportant à l'enquête tenue par le juge F. S. McLennan, au sujet des votes donnés dans les casernes de Saint-Jean, le 17 décembre 1917, y compris rapport du commissaire enquêteur, la preuve, les exhibits, la correspondance et les télégrammes, entre le commissaire et les membres du gouvernement, ainsi que tous les comptes produits à ce sujet. Présentée le 6 mai 1919.—*M. Archambault.* . . . . *Pas imprimée.*

248. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 25 mars 1919, pour la production d'un état donnant (1) des copies de tous les arrêtés du Conseil émis dans les cours des années 1915-16-17-18 et autorisant la libre importation de machineries et des produits manufacturés ,ou autorisant cette importation à un taux de douane inférieur à celui qui figure au tarif des douanes; (2) une liste classifiée des machineries ou produits manufacturés importés en vertu de ces arrêtés; (3) la valeur de ces machineries et produits; (4) le port ou les ports d'entrée; (5) le pays d'origine.—*(Sénat),* 6 mai 1919. . . . *Pas imprimée.*

249. Réponse à un ordre de la Chambre du 28 avril 1919,—Etat montrant:—1. Combien de tonnes de tuyau de plomb ou de tuyau de plomb de rebut on a importées des Etats-Unis au Canada en 1918, et quels sont les ports d'entrée. 2. Combien de tonnes des différentes grandeurs, surtout des tuyaux de quatre pouces, ont été ainsi importées. 3. Quels sont les noms des firmes américaines faisant cette exportation. 4. Quels sont les noms des maisons canadiennes faisant cette importation. Présentée le 7 mai 1919.—*M. Lemieux. Pas imprimée.*

250. Réponse à un ordre de la Chambre du 2 avril 1919,—Copie de tous télégrammes, correspondance, lettres et recommandations relatifs à la nomination d'un gardien du phare de Free-Stone-Island, comté de Richmond, Nouvelle-Ecosse, pendant l'année 1918. Présentée le 7 mai 1919.—*M. Duff.* . . . . *Pas imprimée.*

251. Réponse à un ordre de la Chambre du 31 mars 1919,—Etat indiquant les sommes que le gouvernement a payées pendant l'année terminée le 26 mars 1919, pour réclames dans les journaux suivants: *Dundalk Herald, Flesherton Advance, Markdale Standard, Durham Chronicle, Hanover Post* et *Grey (Durham) Review.* Présentée le 7 mai 1919.—*M. Proulx.* . . . . *Pas imprimée.*

252. Réponse à un ordre de la Chambre du 31 mars 1919,—Etat indiquant les sommes que le gouvernement a payées au *Toronto Globe* et au *Toronto Star* pour réclames durant l'année se terminant le 26 mars 1919. Présentée le 7 mai 1919.—*M. Proulx. Pas imprimée.*

252a. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre du 31 mars 1919,—Etat indiquant quelles sommes le gouvernement a-t-il payées au *Toronto Globe* et au *Toronto Star* pour réclames durant l'année se terminant le 26 mars 1919. Présentée le 12 juin 1919. *M. Proulx.* . . . . *Pas imprimée.*

253. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant quelle est la somme payée par le gouvernement à la *Montreal Gazette* pour impressions, réclames, ouvrages de ville ou autre travail au cours de chacune des cinq années civiles 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 8 mai 1919.—*M. Mayrand.* . . . . . *Pas imprimée.*

253a. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant quelle est la somme payée par le gouvernement à la *Montreal Gazette* pour impres-

VOLUME 10—*Suite.*

sions, réclames, ouvrages de ville ou autre travail au cours de chacune des cinq années civiles 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 2 juin 1919.—*M. Mayrand.* *Pas imprimée.*

254. Réponse à un ordre de la Chambre du 16 avril 1919,—Copie de tous documents, correspondance, télégrammes touchant la demande d'octroi faite par la *Shell Transport and Trading Company.* Présentée le 12 mai 1919.—*M. Lemieux*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

255. Rapport du ministère des Forces militaires du Canada outre-mer, 1918. Présenté le 12 mai 1919, par sir Edward Kemp.. .. ..*Pas imprimée.*

256. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 mai 1919,—Copie du bail ou des baux accordant l'usage de quelque 10,000 acres de terre de la réserve indienne Saint-Pierre pour un terme de cinq ans à partir du mois de mai 1918, en faveur de Charles Bird et Jacob Jonnason de St. Peters et de Rufus Stephen Benson et Rufus Henrickson de Selkirk. Présentée le 14 mai 1919.—*M. Robb*.. .. ..*Pas imprimée.*

257. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Relevé faisant voir:—1. Combien d'argent le gouvernement a dépensé au cours des derniers douze mois pour réclames dans les journaux quotidiens et hebdomadaires, les périodiques ou magazines (*a*) au Canada; (*b*) hors du Canada. 2. Si le gouvernement a payé un tarif plus élevé pour ces réclames que si elles avaient été placées par l'entremise des agences ordinaires de publicité. Présentée le 14 mai 1919.—*M. Pedlow*.. .. ..*Pas imprimée.*

257*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Relevé faisant voir:—1. Combien d'argent le gouvernement a dépensé au cours des derniers douze mois pour réclames dans les journaux quotidiens et hebdomadaires, les périodiques ou magazines (*a*) au Canada; (*b*) hors du Canada. 2. Si le gouvernement a payé un tarif plus élevé pour ces réclames que si elles avaient été placées par l'entremise des agences ordinaires de publicité. Présentée le 2 juin 1919.—*M. Pedlow. Pas imprimée.*

258. Copies des contrats pour la reconstruction de la bâtisse du Parlement. Présentées le 15 mai 1919, par l'honorable M. Carvell.. .. ..*Pas imprimées.*

259. Réponse à un ordre de la Chambre du 28 avril 1919,—Relevé indiquant:—1. Combien d'officiers canadiens de notre corps expéditionnaire ont été promus au rang de brigadier-général au cours de la guerre jusqu'à ce jour. 2. Quels sont leurs noms, leur grade au départ, et leur district militaire. Présentée le 19 mai 1919.—*M. Prévost.* *Pas imprimée.*

260. Réponse à un ordre de la Chambre du 23 avril 1919,—Copie de toutes correspondance, pétition et de tous autres documents touchant la poursuite intentée à M. Ben. H. Spence, secrétaire de la division d'Ontario de la *Dominion Alliance,* pour publication de matières répréhensibles. Présentée le 19 mai 1919.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

261. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 mai 1919,—Etat indiquant:—1. Les noms des wagons particuliers qui se sont trouvés dans l'accident du train Toronto-Ottawa (chemin de fer National canadien, 21-22 avril dernier), et les noms des ministres qui occupaient respectivement ces wagons. 2. Qui payait le service, le transport et les provisions pour ces wagons particuliers respectivement, pendant le voyage. 3. Le montant des avaries résultant de l'accident susdit pour chaque wagon, et qui doit payer les réparations. 4. Combien de wagons particuliers sont utilisés par les ministres et les hauts fonctionnaires, le nom de chaque wagon et le nom de chaque ministre ou haut fonctionnaire qui l'utilise. 5. Combien de ces wagons particuliers, s'il en est, ont été utilisés de temps à autre depuis 1911 par les membres des familles des ministres ou des hauts fonctionnaires exclusivement pour des voyages mondains ou de plaisir. Présentée le 19 mai 1919.—*M. D'Anjou*.. .. ..*Pas imprimée.*

262. Réponse à un ordre de la Chambre du 16 avril 1919,—Etat indiquant:—1. Combien le gouvernement a payé à l'association canadienne de la presse pendant l'année civile 1918. 2. Si les réclames touchant l'Emprunt de la Victoire ont été distribuées aux journaux directement par le ministère des Finances ou par des agents de publicité. 3. Si c'est par des agences de publicité, combien il a été payé en commissions aux agents annonciers. 4. Combien, au total, a coûté la réclame du dernier Emprunt de la Victoire. Présentée le 19 mai 1919—*M. Sinclair (Antigonish)*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

263. Réponse à un ordre de la Chambre du 12 mai 1919,—Rapport indiquant:—1. Qui est sous-ministre du ministère du Rétablissement des soldats dans la vie civile. 2. Quand il a été nommé. 3. Quels sont ses appointements. 4. S'il est un soldat rapatrié. 5. Si non, a-t-on tenté d'obtenir les services d'un soldat rapatrié. 6. Si le sous-ministre actuel a quelque aptitude particulière, qui le rend propre à s'occuper des soldats rapatriés et des problèmes qui les touchent. 7. Quelle expérience a le sous-ministre actuel dans l'enseignement. 8. Si les principes de l'éducation lui sont familiers. 9. Pourquoi M. Sedgeworth a démissionné du poste de directeur de l'enseignement professionnel.

VOLUME 10—*Suite.*

10. Si M. Sedgeworth a eu quelque mésintelligence avec le ministre ou le sous-ministre sur des questions de programmes affectant le bien des soldats rapatriés. 11. Le nombre de personnes employées dans le personnel de publicité du ministère et les appointements de chacune. 12. Combien a été dépensé en publicité au ministère dans les derniers six mois. 13. S'il est vrai que les postes supérieurs de ce ministère sont offerts aux officiers rapatriés seulement. 14. Si les postes antérieurs confiés à M. Sedgeworth et à M. Robinson leur avaient été confiés par la Commission du Service civil. 15. Si on a annoncé pour remplir le poste de secrétaire de la Commission des pensions. Présentée le 19 mai 1919.—*M. Power*.. .. ..*Pas imprimée.*

264. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant:—1. Quel a été le nombre total de recrues pour la guerre, combattants et non-combattans (*a*) pour tout le Canada; (*b*) pour chaque province. (2. Quel a été le nombre total de recrues durant la guerre en Canada (*a*) par nationalité; (*b*) par religion; (*c*) par nationalité pour chaque province; (*d*) par religion pour chaque province. 3. Quel a été le nombre de personnes qui ont perdu leur droit de franchise en Canada (*a*) pour tout le Canada; (*b*) pour chaque province. 4. Quel est le nombre total d'hommes et de femmes qui ont été employés à des travaux de guerre (*a*) en Canada; (*b*) pour chaque province. Présentée le 20 mai 1919.—*M. Blake*. .. ..*Pas imprimée.*

265. Réponse à un ordre de la Chambre du 23 avril 1919,—Copie du rapport fait par le lieutenant Jarvis, du C.M.R., touchant la vapeur *Stadacona*. Présentée le 21 mai 1919.—*M. Duff*. .. ..*Pas imprimée.*

265*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 mai 1919,—Etat indiquant:—1. Si le S.C.S.M. *Stadacona* a été radoubé par la *Halifax Shipyards, Limited,* dans l'été de 1918. 2. Dans l'affirmative, pourquoi les réparations étaient-elles nécessaires. 3. Combien ont coûté ces réparations. 4. Si le *Stadacona* a frappé un rocher sur la côte du Cap-Breton au cours de l'année 1918. 5. Dans l'affirmative, qui était responsable de l'accident. 6. Combien de fois, pendant la guerre, le *Stadacona* s'est échoué. 7. Où était le *Stadacona* pendant le mois de juillet 1917. 8. Si le *Stadacona* a, en juillet 1917, conduit un parti d'officiers de marine au Labrador. 9. Quel était le but de ce voyage. 10. Si le navire a été constamment en communication avec les autorités navales pendant ce voyage. 11. Si le *Stadacona* a servi comme yacht, ou comme logement d'officiers du service naval canadien en 1917 ou 1918. Présentée le 30 mai 1919.—*M. D'Anjou*. .. ..*Pas imprimée.*

266. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mai 1919,—Relevé indiquant:—1. La valeur des instruments aratoires exportés pendant les années 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, 1916, 1917 et 98. 2. Dans quels pays ces instruments aratoires ont été exportés. 3. Quelles sont les compagnies exportatrices. 4. Si des tracteurs ont été exportés. Présentée le 20 mai 919.—*M. Déchène*. .. ..*Pas imprimée.*

267. Réponse à un ordre de la Chambre du 23 avril 1919,—Copie de tous documents, correspondance et pétitions en général touchant l'acquisition projetée par le gouvernement fédéral du réseau de chemin de fer de Gaspé. Présentée le 28 mai 1919.—*M. Lemieux.* *Pas imprimée.*

268. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat indiquant les noms, adresses postales, états de service, date de nominations et appointements annuels de tous les gardes-pêche de la province de la Nouvelle-Ecosse; aussi le nom des personnes par lesquelles lesdits gardes-pêche ont été recommandés. Présentée le 28 mai 1919.—*M. Sinclaiir*. .. ..*Pas imprimée.*

269. Rapport du Bureau du commerce de guerre, depuis le 8 février 1918 au 31 mars 1919. Présenté le 28 mai 1919, par l'honorable M. Maclean.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

270. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 13 mai 1919, pour la production d'un état (1) donnant copie de la preuve recueillie à l'enquête du ministère des Chemins de fer, conduite par l'agent des réclamation à Moncton, N.-B., sur la réclamation de Dame veuve Annie Girroir, de Tracadie, N.-E., pour dommages à sa propriété causés par une inondation qu'elle allègue être due au rapprochement des ponts du chemin de fer vis-à-vis ladite propriété; (2) contenant les noms des témoins interrogés; (3) spécifiant la durée de l'interrogatoire; (4) indiquant l'endroit où l'interrogatoire a eu lieu; (5) disant si la réclamante était présente ou représentée par un avocat à l'enquête; (6) disant si la réclamante a été notifiée de ladite enquête; (7) stipulant de quel délai fut l'avis, servi à la réclamante, antérieurement à la date fixée pour ladite enquête; (8) et donnant copie de la décision rendue par le Contentieux du ministère des Chemins de fer, relativement à cette réclamation.—*(Sénat)*, 29 mai 1919. .. ..*Pas imprimée.*

271. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Copie de tous documents, lettres et correspondance échangés entre le gouvernement ou un de ses ministères ou une de ses

VOLUME 10—*Suite.*

commissions et le lieutenant-commandant J. L. K. Ross, touchant les nominations au personnel du Bureau des commissaires des pensions, faites par la Commission du Service civil. Présentée le 30 mai 1919.—*M. Kay*. . . . . *Pas imprimée.*

271*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 23 avril 1919,—Copie de toute correspondance et de tous autres documents échangés entre le gouvernement ou un de ses membres, ou tout ministère ou commissian d'icelui, et le Bureau des commissaires des pensions ou l'un quelconque de ses membres, relativement à des nominations dans le personnel du Bureau des commissaires des pensions par la Commission du Service civil. Présentée le 5 juillet 1919.—*M. Kay*. . . . . *Pas imprimée.*

272. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mai 1919,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la cité de Québec et autres actionnaires de Québec, Londres, New-York et d'ailleurs touchant l'achat projeté, par le gouvernement, des actions de la minorité du chemin de fer Québec et du Lac-Saint-Jean et du *Great Northern Railway of Canada*, qui forme maintenant partie du réseau du *Canadian Northern* exploité par le gouvernement. Présentée le 30 mai 1919.—*M. Lavigueur*. . . . . *Pas imprimée.*

272*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 23 avril 1919,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la cité de Québec et autres actionnaires du *Great Northern Railway of Canada* et du chemin de fer de Québec et du Lac-Saint-Jean, touchant l'acquisition par le gouvernement des tenures minima d'actions de ces chemins de fer qui sont maintenant exploités par le gouvernement comme partie du *Canadian Northern Railway System*. Présentée le 30 mai 1919.—*M. Lavigueur*... . . *Pas imprimée.*

272*b*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre du 5 mai 1919,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la cité de Québec et autres actionnaires de Québec, Londres, New-York et d'ailleurs touchant l'achat projeté, par le gouvernement, des actions de la minorité du chemin de fer Québec et du Lac-Saint-Jean et du *Great Northern Railway of Canada*, qui forment maintenant partie du réseau du *Canadian Northern* exploité par le gouvernement. Présentée le 19 juin 1919.—M. *Lavigueur*. *Pas imprimée.*

273. Copie de tous télégrammes, lettres, pétitions et autres documents échangés entre le ministère des Postes et des particuliers du comté d'Inverness, au cours de 1918 et de 1919, et se rapportant de façon quelconque au contrat touchant le transport des malles de la gare ferroviaire d'Inverness à Margaree-Harbour, N.-E. Présentée le 30 mai 1919.—*M. Chisholm*. . . . . *Pas imprimée.*

274. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 mai 1919,—Rapport montrant:—1. Combien ont coûté les frais de réfection du chalutier canadien *Vimy* pendant l'année 1918. 2. Si la compagnie Burns et Keeler, de Halifax, a fait quelque travail sur le chalutier *Vimy*. 3. Dans l'affirmative, combien il a été payé pour ce travail. 4. Combien de temps, en 1918, le chalutier *Vimy* a passé à Halifax. 5. Quelles étaient les affectations de ce navire pendant son séjour à Halifax. Présentée le 30 mai 1919.—*M. D'Anjou*. *Pas imprimée.*

275. Rapports, états et statistiques touchant les laboratoires de denrées alimentaires et pharmaceutiques, pour le ministère du Commerce, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1919. Présentés le 2 juin 1919, par l'honorable M. Maclean. . . . . *Pas imprimés.*

276. Rapport final du Contrôleur du combustible, depuis la fondation du bureau en juin 1917 à mars 1919. Présenté le 2 juin 1919, par l'honorable M. Maclean. . . . . *Pas imprimé.*

277. Réponse à un ordre de la Chambre du 22 mai 1919,—Etat indiquant:—1. Si des commandes pour l'achat de poisson destiné à l'expédition outre-mer ont été données à quelques compagnies au Canada par le gouvernement canadien, ou par un de ses ministères ou par la Commission des achats de guerre, pendant les années 1915, 1916, 1917, 1918 et 1919. 2. Dans l'affirmative, quels sont les noms des compagnies et la valeur des commandes données à chacune d'elles. Présentée le 2 juin 1919.—*M. Steele*. *Pas imprimée.*

277*a*. Réponse à un ordre de la Chambre du 15 mai 1919,—Etat indiquant les quantités de poisson frais (gelé) et salé expédié du Canada en Angleterre, en France et aux autres pays alliés d'outre-mer sous la direction du gouvernement canadien au cours de la guerre, distinction faite du poisson salé du poisson frais; indiquant aussi les quantités fournies aux troupes canadiennes outre-mer et la quantité vendue au consommateur ordinaire; aussi, un état indiquant en détail les noms et les adresses postales des particuliers de qui le poisson susdit a été acheté, ainsi que les prix payés pour ce poisson, respectivement. Présentée le 21 juin 1919.—*M. Sinclair (Antigonish)*. . . . . . . *Pas imprimée.*

278. Réponse à un ordre de la Chambre du 26 mai 1919,—Relevé faisant connaître:—1. Si M. Hadley B. Tremaine, député de Hants, est à l'emploi du gouvernement du Canada ou attaché d'une façon quelconque aux forces militaires du Canada. 2. Dans l'affirmative, quand il a été nommé. 3. En quelle qualité il est engagé, et quels sont ses

VOLUME 10—*Suite.*

appointements. 4. Combien il a reçu de solde depuis le commencement de la guerre jusqu'au 12 mai 1919, inclusivement. 5. Si l'épouse dudit Hadley B. Tremaine reçoit une allocation d'absence. Dans l'affirmative, combien elle a reçu jusqu'ici. 6. Si ledit Hadley B. Tremaine ayant reçu et recevant une solde des forces militaires du Canada, il a reçu et reçoit son indemnité au titre d'un membre du Parlement canadien. Présentée le 2 juin 1919.—*M. D'Anjou*. . . . . *Pas imprimée.*

279. Rapport sur l'exportation de l'électricité du Canada, et rapport du Contrôleur de l'énergie électrique. Présenté le 2 juin 1919, par l'honorable M. Maclean. . . *Pas imprimé.*

280. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Copie de tous documents et correspondance touchant l'installation d'appareils de T.S.F. sur les vapeurs construits ou à construire par le gouvernement, ainsi que copie de toutes soumissions présentées et des contrats exécutés à ce sujet, depuis le 4 août 1914. Présentée le 5 juin 1919.—*M. McMaster*. . . . . *Pas imprimée.*

281. Lettre de l'honorable T. A. Crerar, M.P., au Très Honorable premier ministre, résignant sa position de ministre de l'Agriculture, et la lettre du premier ministre en accusant réception. Présentée le 6 juin 1919, par sir Robert Borden. . . . . *Pas imprimée.*

282. Réponse à un ordre de la Chambre du 9 avril 1919,—Relevé indiquant:—1. Le nombre d'avocats domiciliés et pratiquant dans la ville de Montréal qui ont été employés par le gouvernement pendant l'exercice terminé le 31 mars 1919. 2. Quels sont leurs noms et combien chacun a reçu pour les services qu'il a rendus. Présentée le 9 juin 1919.——*M. Tobin*. . . . . *Pas imprimée.*

283. Réponse à un ordre de la Chambre du 21 mai 1919,—Relevé indiquant:—1. Quelles sommes ont été payées à *Morrison's, Limited,* ou à B. A. Morrison, d'Amherst, Nouvelle-Ecosse, pour fournitures destinées aux camps militaires et d'internement de l'endroit, pendant les exercices 1915-16, 1916-17, 1917-18 et 1918-19. 2. Quelles sommes ont ont été payées à Edgar Fillmore, d'Amherst, Nouvelle-Ecosse, pendant la même période. 3. De qui on a acheté le charbon pour les casernes militaires, l'arsenal et le camp d'internement à Amherst, Nouvelle-Ecosse, pendant la période susdite. 4. Combien on a payé la tonne pour le charbon fourni. Présenté le 9 juin 1919.—*M. Chisholm.* *Pas imprimée.*

284. Réponse à un ordre de la Chambre du 28 mai 1919,—Relevé faisant voir:—1. Combien de demandes ont été reçues depuis la Confédération pour des bills de divorce. 2. Combien de bills de divorce ont été adoptés dans la même période. 3. Combien de demandes ont été reçues de ce chef pendant la session actuelle. 4. Combien de bills de divorce ont été adoptés pendant la session actuelle. 5. Si les honoraires ont été remis à ce sujet. 6. Dans l'affirmative, combien de fois. Présentée le 9 juin 1919.—*M. Lemieux.* *Pas imprimée.*

285. Réponse à un ordre de la Chambre du 4 juin 1919,—Tableau indiquant:—1. Quelle quantité de marchandises a été importée sans droit par la *Dominion Steel Corporation, Limited,* au Canada, en vertu du contrat basé sur l'arrêté du conseil C.P. 758. 2. Quelle était la nature de ces marchandises. 3. Si c'était de la matière première ou des produits manufacturés. Présentée le 9 juin 1919.—*M. Gauthier*. . . . . . . *Pas imprimée.*

286. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mai 1919,—Etat indiquant:—1. Si le V.S.M. *Niobe* a eu des prises pendant la guerre. 2. Dans l'affirmative, quelle était leur valeur estimée. Présentée le 9 juin 1919.—*M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

287. Réponse à un ordre de la Chambre du 28 mai 1919,—Copie de tous documents, correspondance, pétitions, résolutions en la possession du gouvernement touchant l'établissement d'installations d'abattoirs et de magasins frigorifiques à Halifax, N.-E. Présentée le 11 juin 1919, par l'honorable M. Burrell. . . . . *Pas imprimée.*

288. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 juin 1919,—Relevé indiquant:—1. Si le gouvernement a ordonné une réduction de 99 pour 100 sur les droits payés sur la pulpe de sulfure importée par la *Fort Francis Pulp and Paper Company,* de Fort Francis, Ontario, en 1918. 2. Dans l'affirmative, quels revenus le gouvernement a perdus, en conséquence de cette ordonnance. 3. Quel était le but du décret du conseil autorisant la réduction des droits de douane, et sur demande de qui ledit décret a été adopté. 4. Combien, sur cette réduction, a été appliqué à diminueer le prix du papier à journal pour les éditeurs de journaux de l'Ouest et combien on a permis à la *Fort Francis Pulp and Paper Company* de retenir. 5. Vu que les auditeurs agissant au nom du gouvernement ont fait rapport démontrant que les prix réclamés des publicistes canadiens pour le papier, par les manufacturiers de papier à livre du Canada, ne sont pas déraisonnables, pourquoi le contrôleur du papier est autorisé à drainer de nouveau les fonds publics en faisant une enquête nouvelle sur le coût de ce papier. 6. A l'instigation de qui cette enquête nouvelle est entreprise. Présentée le 11 juin 1919.—*M. Murphy.* *Pas imprimée.*

VOLUME 10—*Suite.*

289. Réponse à un ordre de la Chambre du 1er mai 1919,—Tableau indiquant:—1. Le nombre de particuliers qui ont payé la taxe sur le revenu sous l'empire de l'article 4 de la Loi touchant la taxe de guerre sur le revenu, 1917, pour des revenus (*a*) dépassant $100,000; (*b*) de $50,0000 à $100,000; (*c*) de $30,000 à $50,000; (*d*) de $20,000 à $30,000; (*e*) de $10,000 à $20,000; (*f*) de $6,000 à $10,000, et (*g*) inférieurs à $6,000. 2. Le total perçu de chacune des catégories susdites. Présentée le 11 juin 1919.—*M. Ames. Pas imprimée.*

290. Copie certifiée d'une convention entre Sa Majesté le Roi et la Compagnie du chemin de fer de Moncton et Bouctouche, Limitée, relativement à l'achat dudit chemin de fer. Présentée le 12 juin 1919, par l'honorable M. Reid. . . . . *Pas imprimée.*

291. Relevé des loyers payables par le département des Travaux publics pour tout le Canada imputables aux 'Appropriations de guerre''. Présenté le 12 juin 1919, par l'honorable M. Carvell. . . . . *Pas imprimé.*

292. Réponse à un ordre de la Chambre du 26 mars 1919,—Copies de tous documents, lettres, télégrammes, pétitions, correspondance de toute nature existant au ministère des Postes et se rapportant d'une façon quelconque à des accusations contre le maître actuel de poste de Brook-Village, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse, pour les quatre dernières années. Présentée le 12 juin 1919.—*M. Chisholm.* . . . . *Pas imprimée.*

293. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 juin 1919,—Etat indiquant:—1. Relativement à la page 381 du rapport du ministre des Forces canadiennes outre-mer, 1918, et au chapitre intitulé: "Santé militaire canadienne", si le lieutenant-colonel Jenkins a été nommé par sir Edward Kemp et le sous-conseil de la milice, ou par l'un ou l'autre, en vertu du décret N° 31 du conseil, pour faire enquête et rapport sur les transactions financières ou autres de la santé militaire canadienne en Europe. 2. Si ledit lieutenant-colonel Jenkins a fait rapport intérimaire de temps à autre. Dans l'affirmative, si ces rapports ont été envoyés aux bureaux londonniens de sir Edward Kemp. 3. Si le dit Jenkins a fait (*a*) un rapport complet et définitif à sir Edward Kemp, et (*b*) si ce diit rapport complet et définitif a été reçu par le ministre en novembre 1918 ou vers ce temps. 4. Dans l'affirmative, si sir Edward Kemp a eu, sur reçu de ce rapport définitif avec ledit lieutenant-colonel Jenkins, un entretien, au cours duquel copie du rapport susdit a été produite et retenue par sir Edward Kemp, après discussion. 5. Si ce rapport accusait l'incompétence, la négligence et le gaspillage de fortes sommes d'argent dans la santé militaire canadienne d'outre-mer. 6. Si le décret N° 31 et le rapport définitif du lieutenant-colonel Jenkins seront déposés sur la Table de la Chambre, et, dans l'affirmative, quand. 7. S'il y a objection à la production de ce décret et de ce rapport. Dans l'affirmative, quelle est-elle. Présentée le 13 juin 1919.—*M. Murphy.* . . . . *Pas imprimée.*

294. Rapport de la Commission du Service civil sur la classification du Service civil du Dominion du Canada, telle qu'autorisée par le Parlement du Canada. Présenté le 17 juin 1919, par l'honorable M. Maclean,
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

294. Rapport de la Commission du Service civil sur la classification du Service civil du Dominion du Canada, telle qu'autorisée par le Parlement du Canada (version française).
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

294*a*. Rapport de transmission accompagnant la classification du Service civil du Canada, décrivant les tableaux de classification des fonctions et l'uniformisation des salaires, etc. Présenté le 26 juin 1919, par l'honorable M. Maclean.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

295. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 9 mai 1919, indiquant copies des frais et comptes des compagnies de fonderies de la Nouvelle-Ecosse contre le ministère du Service naval pour réparation de coques et fournitures et pour réparations à la Chambre des machines et fournitures pour le navire canadien de S.M. le *Canada* au cours de l'exercice 1918-1919.—(*Sénat.*) . . . . *Pas imprimée.*

296. Réponse à un ordre de la Chambre du 11 juin 1919,—Relevé faisant voir:—1. Combien le gouvernement a payé à la *Canadian Car and Foundry Company, Limited,* pour l'usage des usines de fer malléable (ainsi nommés), d'Amherst, Nouvelle-Ecosse, comme camp d'internement des prisonniers aubains . 2. Si cette propriété est louée. Dans l'affirmative, quand vient l'expiration du bail. 3. S'il y a des comptes impayés dus à ladite compagnie par le gouvernement. Dans l'affirmative, quelle est leur nature et leur somme respective. Présentée le 19 juin 1919.—*M. Copp.* . . . . *Pas imprimée.*

297. Réponse à un ordre de la Chambre du 11 juin 1919,—Etat faisant voir:—1. Dans combien de causes le gouvernement a été représenté à Montréal et dans la province de Québec par l'honorable Albert Sévigny, avocat, C.R., ancien ministre, entre le 1er avril 1918 et le 1er mai 1919. 2. Combien le gouvernement a payé en honoraires au dit honorable A. Sévigny dans chacune de ces causes. Présentée le 19 juin 1919.—*M. Lanctôt.*
Pas imprimée.

VOLUME 10—*Suite.*

298. Copie d'un Décret du Conseil, C.P. 1127, du 28 mai 1919, relatif à un crédit de six millions de dollars à l'Italie pour l'achat de bœuf gelé en entrepôt au Canada. Présentée le 21 juin 1919, par l'honorable M. Maclean. *Pas imprimée.*

299. Rapports courants du service médical sur la santé des troupes militaires outre-mer du Canada, depuis le 1er janvier 1917, jusqu'au 31 mars 1919. Présentés le 21 juin 1919, par l'honorable M. Calder. . . . . *Pas imprimés.*

300. Réponse à un ordre de la Chambre du 4 juin 1919,—Etat montrant:—1. Relativement à la page 459 du rapport du ministre des Forces canadiennes outre-mer, 1918, et au paragraphe (*c*) "Films topiques", quelle somme totale a été payée pour les pellicules en question. 2. Si ce paiement a été fait par le Bureau des archives canadiennes de guerre à Londres. Dans la négative, qui l'a fait. 3. A qui il a été fait. 4. Si ces films on vues animées ont été représentés au Canada ou ailleurs. Dans l'affirmative, dans quels pays. 5. Si on a demandé un prix d'entrée pour ces représentations. Dans l'affirmative, quelles ont été les recettes de ce chef et à qui on a payé l'argent. 6. Si le gouvernement a reçu le tout ou partie de ces recettes, et, dans la négative, quelle mesure, s'il en est, on a prise pour recouvrer cet argent. 7. Si ces films ont été donnés, vendus, loués, ou autrement mis en disposition, à une compagnie particulière. Dans l'affirmative, à quelles conditions et quels sont les noms des membres de cette compagnie. 8. S'il est vrai, comme le supposent certains journaux anglais, que le coût des tableaux canadiens de guerre exhibés en Angleterre a été défrayé par les recettes des représentations de ces films ou vues animées. Dans l'affirmative, qui avait la garde des fonds, s'ils n'étaient pas remis au gouvernement. 9. Si la *Famour Players Film Company* a eu quelque relation avec les questions ci-dessus posées. Dans l'affirmative, à quelles conditions. Présentée le 21 juin 1919.—*M. Murphy*. . . . . *Pas imprimée.*

301. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 24 avril 1918,—Copie de la correspondance et de tous les documents échangés entre le gouvernement canadien, les autorités impériales et certaines parties des possessions de Sa Majesté, en vue de donner effet aux conclusions de la Commission royale des dominions. Présentée le 23 juin 1919.—*M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

302. Réponse à un ordre de la Chambre du 4 juin 1919,—Copie du rapport de M. Décarie, surintendant des travaux publics de Québec, au sujet du quai de Cacouna-Est; aussi, copie de la requête avec les noms des personnes qui l'ont signée relativement au même quai de Cacouna-Est; aussi, copie des rapports, lettres, requêtes et demandes de J. A. Tremblay, au sujet du quai susdit de Cacouna-Est. Présentée le 23 juin 1919.—*M. Gauvreau*. . . . . *Pas imprimée.*

303. Correspondance relative à la résignation du lieut.-colonel F. McKelvey Bell, M.D., comme directeur de la santé militaire. Présentée le 24 juin 1919, par sir Robert Borden. *Pas imprimée.*

304. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 avril 1919,—Copie de toute correspondance et autres documents concernant la mise en liberté sur parole ou le pardon d'un nommé Charles McMillan, d'un nommé Pearson et d'un nommé Heaton, condamnés à des termes d'emprisonnement au pénitencier de l'Alberta. Présentée le 26 juin 1919.—*M. Mackie (Edmonton)*. . . . . *Pas imprimée.*

305. Copie d'une opinion donnée par le ministre de la Justice *re Trafic* interprovincial des liqueurs enivrantes, et copie d'une opinion donnée par le ministre de la Justice suppléant sur le même sujet. Présentée le 27 juin 1919, par sir Robert Borden. *Pas imprimée.*

306. Troisième rapport de la Commission des achats de guerre pour la période du 1er avril au 31 mars 1919. Présentée le 1er juillet 1919, par sir Robert Borden. *Pas imprimé.*

307. Réponse à un ordre de la Chambre du 30 avril 1919,—Etat indiquant combien de réfractaires par conscience sont encore en prison pour infraction à la Loi du Service Militaire. Présentée le 1er juillet 1919.—*M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

308. Réponse à un ordre de la Chambre du 23 juin 1919,—Tableau indiquant:—1. Combien de pensions ont été accordées par le Bureau des commissaires des pensions pendant l'année close le 31 décembre 1918. 2. Combien de pensions ont été refusées dans la même période. 3. Si un membre du Bureau a examiné chaque affaire avant d'accorder ou de refuser la pension. 4. Si l'adjudication ou le refus des réclamations étaient signés d'un membre du Bureau, et personnellement pointés par lui. 5. Combien de plaintes touchant les pensions ont été faites au dit Bureau pendant 1918, et au cours des mois de janvier, février, mars et avril 1919. 6. Quelles ont été les dépenses totales du chef des pensions pour l'année expirée le 31 décembre 1918. 7. Combien au total a coûté l'administration de la Loi des pensions pendant l'année terminée le 31 décembre 1918. Présentée le 1er juillet 1919.—*M. McGibbon*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 10—*Suite.*

309. Réponse à un ordre de la Chambre du 26 mars 1919,—Copie de tous documents, lettres, télégrammes, pétitions ou autres documents en dossier au ministère des Postes et reçus depuis le 1er janvier 1912, relativement au maintien ou à la fermeture du bureau de poste de Sea View, I.-P.-E. Présentée le 1er juillet 1919.—*M. Sinclair (I.-P.-E.)* *Pas imprimée.*

310. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mars 1919,—Etat démontrant quelle somme, s'il en est, a été payée par le gouvernement au *Halifax Chronicle,* pour impressions, réclames, ouvrages de ville et autre travail pour chacun des cinq exercices financiers 1914, 1915, 1916, 1917 et 1918. Présentée le 1er juillet 1919.—*M. Proulx. Pas imprimée.*

311. Réponse à un ordre de la Chambre du 11 juin 1919,—Etat indiquant:—1. Quels loyers ont été payés par le gouvernement pendant les années 1914, 1915, 1916, 1917, 1918 et 1919, à M. Huntley Drummond, de Montréal, pour location de l'immeuble Drummond. 2. Quels départements du gouvernement sont logés dans ledit immeuble. Présentée le 1er juillet 1919.—*M. Brouillard*.. .. ..*Pas imprimée.*

312. Réponse à un ordre de la Chambre du 5 mai 1919,—Tableau indiquant:—1. Quel loyer mensuel le gouvernement paye pour toutes les divisions du service public dans la ville d'Edmonton. 2. Quelles sont les divisions du service du gouvernement représentées à Edmonton. 3. Quels édifice ou édifices ces divisions occupent, et quel est le loyer mensuel de chacune d'elles. Présentée le 1er juillet 1919.—*M. Douglas (Strathcona).*

313. Réponse à un ordre de la Chambre du 8 mai 1919,—Copie de tous télégrammes, lettres et autres papiers touchant les fournitures achetées pour les lignes télégraphiques du Yukon durant l'exercice 1918-19, y compris copie des soumissions, les noms des soumissionnaires et la somme de chaque soumission. Présentée le 2 juillet 1919.—M. *Lemieux.* *Pas imprimée.*

314. Réponse à un ordre de la Chambre du 23 avril 1919,—Copie de tous mémoires, télégrammes, lettres, contrats, rapports, dépêches, recommandations, conventions faits, envoyés ou intervenus entre un ministère quelconque du gouvernement et des personnes, compagnies ou corporations relevant ou découlant de la construction de la digue sur la rivière Saint-Maurice, à Grand'-Mère, P.Q. Présentée le 4 juillet 1919.—*M. Desaulniers.* *Pas imprimée.*

315. Réponse à un ordre de la Chambre du 23 avril 1919,—Copie de tous rapports, recommandations, lettres, mémoires, messages et estimations se rapportant à la construction et aux réparations des quais servant à ancrer les estacades qui retiennent les billes flottées dans la rivière Saint-Maurice, à la station Sainte-Flore, ou en amont de la digue de Grand'Mère. Présentée le 4 juillet 1919.—*M. Desaulniers.*.. .. ..*Pas imprimée.*

316. Réponse à un ordre de la Chambre du 25 juin 1919,—Relevé indiquant:—1. Quand le boni de guerre a été distribué au service intérieur. 2. Quels sont les ministères qui ont reçu ce boni. 3. Si tous les fonctionnaires des différents ministères ont reçu des sommes égales. 4. Si un boni a été distribué aux fonctionnaires du ministère du Rétablissement des Soldats dans la vie civile, et dans le département des Commissaires des pensions. 5. Si les fonctionnaires du département du Bureau des vivres ont reçu un boni. Dans l'affirmative, quand. Si non, pourquoi. 6. Si un fonctionnaire employé au ministère de la Milice lors du premier décret du conseil accordant ces bonis, avait droit à ce boni, quoiqu'il ait été transféré à un autre ministère depuis. 7. Si c'est l'intention du gouvernement d'accorder des bonis cette année. Présentée le 4 juillet 1919.—*M. Archambault.* .. ..*Pas imprimée.*

317. Réponse à un ordre de la Chambre du 8 mai 1919,—Etat indiquant les sommes payées pour publicité, impressions, etc., par les divers ministères du gouvernement pendant les années administratives 1916, 1917, 1918 aux journaux suivants: *The Brantford Expositor, The Woodstock Sentinel Review, The Stratford Beacon, The Kingston Whig, The Hamilton Times, The Toronto Globe, The Toronto Star, The Guelph Mercury, The Niagara Falls Review, The St. Catharines Journal, The Ingersoll Chronicle, The Orillia Times, The Belleville Ontario, The Simcoe Reformer, The Richmond Hill Liberal, The Acton Free Press, The Mitchell Recorder* et *The Owen Sound Sun.* Présentée le 4 juillet 1919.—*M. Lemieux.* .. ..*Pas imprimée.*

318. Rapport du président administratif du conseil consultatif honoraire pour les recherches scientifiques au Canada, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1919. Présenté le 4 juillet 1919, par l'honorable M. Burrell.. .. ..*Pas imprimé.*

319. Réponse à un ordre de la Chambre du 23 juin 1919,—Rapport faisant voir tous les papiers, documents et décrets du conseil touchant la commission de secours de Halifax; aussi, état détaillé des reçus de toute source jusqu'au 31 mai 1919, et un état détaillé de toute dépense à date. Présentée le 4 juillet 1919.—*M. Duff*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 10—*Fin.*

320. Réponse à un ordre de la Chambre du 19 mai 1919,—Copie de tous mémoires, correspondance, rapports, plans et estimations se rapportant à la construction d'un mur de protection sur la rive du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis le village de Saint-François-Xavier de Batiscan, dans le comté de Champlain. Présentée le 5 juillet 1919.—*M. Desaulniers*. . . . . *Pas imprimée.*

321. Réponse à un ordre de la Chambre du 9 juin 1919,—Copie de tous documents, télégrammes et correspondance entre le ministère de l'Agriculture et le département de l'Agriculture de l'Ile-du-Prince-Edouard, ou de toute personne ou personnes des provinces maritimes, relativement à l'exposition maritime des grains de semence, tenue à Summerside, Ile-du-Prince-Edouard, en 1918. Présentée le 5 juillet 1919.—*M. Sinclair (I.-P.-E.)* . . . . *Pas imprimée.*

322. Réponse à un ordre de la Chambre du 30 juin 1919,—Relevé indiquant pour chaque année depuis le 1er juillet 1867, les sommes reçues dans le Trésor en (*a*) droits de douanes, (*a*) droits d'excise, (*b*) droits de douanes et d'excise réunis; aussi les sommes payées aux provinces (*a*) allocations pour le soutien des législatures et des gouvernements, (*b*) octrois annuels de subsides auxdits gouvernements, (*c*) allocations et subsides réunis, et la proportion que ces paiements portent quant aux recettes des douanes et de l'excise. Présentée le 5 juillet 1919.—*M. Fielding*. . . . . *Pas imprimée.*

323. Ordonnances du Yukon. Présentées le 5 juillet 1919, par l'honorable M. Burrell. *Pas imprimées.*

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE

DE

L'IMMIGRATION ET DE LA COLONISATION

POUR

L'EXERCICE FINISSANT LE 31 MARS 1918

(Traduit de l'anglais.)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
J. DE LABROQUERIE TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1919

[N° 18—1919.]

A Son Excellence le duc de Devonshire, C.J., C.P., G.C.M.G., G.C.O.V., etc., etc., etc.,
Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE:

Le soussigné a l'honneur de soumettre à Votre Excellence le rapport des transactions du ministère de la Colonisation et de l'Immigration pour l'exercice finissant le 31 mars 1918.

Respectueusement soumis,

J. A. CALDER,

Ministre de l'Immigration et de la Colonisation.

OTTAWA, le 2 août 1918.

TABLE DES MATIÈRES.

RAPPORT

DU

MINISTÈRE DE L'IMMIGRATION ET DE LA COLONISATION

1917-18

Depuis la Confédération l'immigration était du ressort du ministère de l'Agriculture jusqu'au 14 mars 1892, alors qu'elle a été adjugée au ministère de l'Intérieur, et qu'elle est restée une division de ce ministère jusqu'au 12 octobre 1917, alors que le nouveau ministère a été fondé par un arrêté du conseil. Ce rapport couvre donc non seulement la partie de l'exercice depuis l'établissement de ce ministère, mais aussi la période à partir du 1er avril 1917 jusqu'au 12 octobre 1917, alors que la division de l'Immigration faisait partie du ministère de l'Intérieur.

Dans le premier rapport annuel du nouveau ministère il peut ne pas être hors de propos de donner les chiffres de l'immigration pendant une période d'années tels qu'ils apparaissent dans les archives du ministère et dans les rapports qui précèdent. Le tableau suivant est en conséquence soumis:—

IMMIGRATION AU CANADA.

Période.	Des Iles Britanniques.	Des Etats-Unis.	Des autres pays.	Totaux.
Année civile 1881	17,033	21,822	9,136	47,991
" 1882	41,283	58,372	12,803	112,458
" 1883	45,439	78,508	9,677	133,624
" 1884	31,787	65,886	6,151	103,824
" 1885	18,591	57,506	3,072	79,169
" 1886	23,507	40,650	4,995	69,152
" 1887	31,104	41,046	12,376	84,526
" 1888	30,852	44,952	12,962	88,766
" 1889	19,384	67,896	4,320	91,600
" 1890	21,793	50,336	2,938	75,067
" 1891	22,042	52,516	7,607	82,165
" 1892	22,636	....	8,360	30,996
" 1893	20,071	....	9,562	29,633
" 1894	16,004	....	4,825	20,829
" 1895	14,956	....	3,834	18,790
" 1896	12,384	....	4,451	16,835
" 1897	11,383	2,412	7,921	21,716
" 1898	11,173	9,119	11,608	31,900
" 1899	10,660	11,945	21,938	44,543
Six mois terminant le 30 juin 1900	5,141	8,543	10,211	23,895
Exercice clos le 30 juin 1901	11,810	17,987	19,352	49,149
" " 1902	17,259	26,388	23,732	67,379
" " 1903	41,792	49,473	37,099	128,364
" " 1904	50,374	45,171	34,786	130,331
" " 1905	65,359	43,543	37,364	146,266
" " 1906	86,796	57,796	44,472	189,064
Neuf mois clos le 31 mars 1907	55,791	34,659	34,217	124,667

IMMIGRATION AU CANADA—*Suite.*

Période.	Des Iles-Britanniques.	Des Etats-Unis.	Des autres pays.	Totaux.
Exercice clos le 31 mars 1908	120,182	58,312	83,975	262,469
" " 1909	52,901	59,832	34,175	146,908
" " 1910	59,790	103,798	45,206	208,794
" " 1911	123,013	121,451	66,620	311,084
" " 1912	138,121	133,710	82,406	354,237
" " 1913	150,542	139,009	112,881	402,432
" " 1914	142,622	107,530	134,726	384,878
" " 1915	43,276	59,779	41,734	144,789
" " 1916	8,664	36,937	2,936	48,537
" " 1917	8,282	61,389	5,703	75,374
" " 1918	3,178	71,314	4,582	79,074

En étudiant le tableau ci-dessus il est bon de se rappeler que le système adopté pour la réunion des statistiques de l'immigration a varié de temps en temps. De 1882 à 1891 on tenait compte du nombre de personnes qui traversaient la frontière internationale à divers endroits. Ceux qui entraient au Canada étaient comptés au nombre des immigrants réels, sans qu'on prît garde d'établir si ces personnes y arrivaient pour la première fois, ou si elles avaient l'intention d'y demeurer. Un grand nombre de personnes ainsi comptées au nombre des immigrants étaient sans aucun doute des Canadiens revenant au pays après une absence d'une semaine, et il n'y a pas de doute que les autres entraient dans le Dominion avec l'intention d'y séjourner peu de temps. On a abandonné cette coutume en 1892 comme étant propre à induire en erreur et on ne l'a plus reprise depuis. Pendant les années 1892 à 1896, on n'a tenu aucun compte du nombre des personnes entrant au Canada des Etats-Unis, et bien qu'il ne serait pas exact de dire qu'il n'y a pas eu d'immigrés durant cette période, cependant on croit que le nombre de ceux-ci était faible. Jusqu'en 1908, il n'y avait pas de système pour le décompte des immigrants des Etats-Unis dans l'est du Canada. Le système actuel pour recueillir les statistiques sur les immigrants est passablement exact, et bien que ce système ait pu être défectueux au cours des années précédentes, il est tout à fait évident, si on considère le grand nombre d'immigrants signalés, qu'un grand nombre d'eux sont entrés au Canada et en sont repartis. Si le Canada perd non seulement une proportion considérable de son immigration, mais qu'il ne puisse, comme la chose a été souvent alléguée, conserver sa population née au pays, les causes productrices d'un tel résultat méritent l'étude la plus attentive de la part du gouvernement.

Au cours de l'exercice écoulé, l'immigration totale a été de 79,074 dont 71,314 sont venus des Etats-Unis. Tant que la guerre se continuera le nombre des immigrants, excepté des Etats-Unis sera quantité négligeable, et en conséquence, les déboursés ailleurs ont été maintenus au plus bas chiffre possible. En Angleterre, les services du personnel ont été utilisés afin de prendre les dispositions pour faire revenir au Canada les femmes et les enfants qui sont désireux de revenir dans leurs anciens foyers. Au Canada, le personnel a dû accomplir bien des fonctions en dehors de sa tâche régulière. On peut mentionner au premier rang de celles-ci l'examen des rapports sur les ennemis aubains et sur les gens de réputation douteuse, et l'émission de "permis de quitter le Canada" aux hommes âgés de 18 à 45 ans, qui pour des raisons d'affaires ou autres désirent sortir du Canada.

Les chiffres détaillés sur l'immigration sont donnés dans le rapport du surintendant de l'Immigration, et un bref résumé de la besogne aux Etats-Unis est soumis par l'inspecteur des agences des Etats-Unis.

W. W. CORY,

Ministre intérimaire de l'Immigration et de la Colonisation.

RAPPORT DU SURINTENDANT DE L'IMMIGRATION.

W. D. Scott.

Résumé de l'exercice 1917-18.

Halifax		1,343	
Victoria		1,187	
North-Sydney		1,159	
Saint-Jean		1,009	
Québec		777	
Vancouver		664	
New-York	1,492		
Boston	124		
Portland	5		
		1,621	
			7,760
Des Etats-Unis			71,314
Total			79,074

Tableau comparatif—Arrivées mensuelles, par ports, des immigrants venus au Canada, au cours de l'exercice 1917-18, comparativement à celles de l'exercice 1916-17.

	1916-17.				1917-18.			
	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.
Avril	354	557	269	1,180	271	171	89	531
Mai	347	671	314	1,332	348	239	160	747
Juin	402	798	495	1,695	236	262	101	599
Juillet	387	759	377	1,523	227	249	144	620
Août	379	734	312	1,425	208	270	145	623
Septembre	356	883	363	1,602	159	377	176	712
Octobre	471	814	364	1,649	280	329	205	814
Novembre	378	833	313	1,524	138	164	118	420
Décembre	264	385	186	835	265	401	221	887
Janvier	134	247	123	504	216	99	59	374
Février	119	160	77	356	207	59	26	292
Mars	180	125	55	360	224	621	296	1,141
Totaux	3,771	6,966	3,248	13,985	2,779	3,241	1,740	7,760

TABLEAU COMPARATIF—Arrivées mensuelles au Canada des immigrants venus des Etats-Unis, au cours de l'exercice 1917-18, comparativement à celles de l'exercice 1916-17.

	1916-17.				1917-18.			
	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.
Avril	3,400	1,209	1,087	5,696	10,283	2,138	1,988	14,409
Mai	2,671	1,116	796	4,583	6,788	2,031	1,677	10,499
Juin	2,315	1,130	703	4,148	3,842	1,694	1,265	6,806
Juillet	2,617	1,066	767	4,450	3,001	1,281	887	5,161
Août	4,244	1,077	738	6,059	3,512	1,235	968	5,715
Septembre	4,222	1,105	693	6,020	3,431	1,095	851	5,377
Octobre	2,848	1,085	861	4,794	2,837	1,180	1,055	5,072
Novembre	2,295	851	686	3,832	2,597	917	855	4,369
Décembre	1,832	790	548	3,170	2,043	690	500	3,233
Janvier	2,921	672	415	4,008	1,691	474	321	2,486
Février	2,513	717	541	3,771	1,361	497	391	2,249
Mars	7,425	1,753	1,680	10,858	3,332	1,302	1,304	5,938
Totaux	39,303	12,571	9,515	61,389	44,718	14,534	12,062	71,314

TABLEAU COMPARATIF—Total des arrivées mensuelles des immigrants venus au Canada, au cours de l'exercice 1917-18, comparativement à celles de l'exercice 1916-17.

	1916-17.				1917-18.			
	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.
Avril	3,754	1,766	1,356	6,876	10,554	2,309	2,077	14,940
Mai	3,018	1,787	1,110	5,915	7,136	2,270	1,837	11,243
Juin	2,717	1,928	1,198	5,843	4,078	1,956	1,366	7,400
Juillet	3,004	1,825	1,144	5,973	3,228	1,530	1,031	5,789
Août	4,623	1,811	1,050	7,484	3,720	1,505	1,113	6,338
Septembre	4,578	1,988	1,056	7,622	3,590	1,472	1,027	6,089
Octobre	3,319	1,899	1,225	6,443	3,117	1,509	1,260	5,886
Novembre	2,673	1,684	999	5,356	2,735	1,081	973	4,789
Décembre	2,096	1,175	734	4,005	2,308	1,091	721	4,120
Janvier	3,055	919	538	4,512	1,907	573	380	2,860
Février	2,632	877	618	4,127	1,568	556	417	2,541
Mars	7,605	1,878	1,735	11,218	3,556	1,923	1,600	7,079
Totaux	43,074	19,537	12,763	75,374	47,497	17,775	13,802	79,074

TABLEAU COMPARATIF—Total des immigrants venus au Canada, par port, au cours de l'exercice 1917-18, comparativement à ceux de l'exercice 1916-17.

	1916-17.				1917-18.			
	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.
Halifax	150	249	98	497	70	821	452	1,343
Victoria	336	317	74	727	709	391	87	1,187
North-Sydney	341	391	300	1,032	453	450	256	1,159
St-Jean	565	763	308	1,636	243	490	276	1,009
Québec	930	3,824	1,654	6,408	173	379	225	777
Vancouver	303	90	63	456	497	96	71	664
Ports des Etats-Unis (New-York, Boston et Portland)	1,146	1,332	751	3,229	634	614	373	1 621
Des Etats-Unis	39,303	12,571	9,515	61,389	44,718	14,534	12,062	71,314
Totaux	43,074	19,537	12,763	75,374	47,497	17,775	13,802	79,074

SEXE, occupation et destination de tous les immigrants arrivés au Canada, durant l'exercice finissant le 31 mars 1918.

Description.	Par les ports océaniques.	Des Etats-Unis.	Totaux.
Sexe—			
Hommes	2,779	44,718	47,497
Femmes	3,241	14,534	17,775
Enfants	1,740	12,062	13,802
Totaux	7,760	71,314	79,074
Métiers ou occupation—			
Cultivateurs et ouvriers de ferme—			
Hommes	456	18,896	19,352
Femmes	221	4,143	4,364
Enfants	125	5,064	5,189
Journaliers—			
Hommes	975	12,122	13,097
Femmes	88	1,037	1,125
Enfants	52	851	903
Mécaniciens—			
Hommes	388	8,165	8,553
Femmes	188	1,473	1,661
Enfants	98	1,247	1,345
Commis, commerçants, etc.—			
Hommes	195	1,994	2,189
Femmes	87	674	761
Enfants	25	363	388
Mineurs—			
Hommes	32	631	663
Femmes	7	50	57
Enfants	7	66	73
Femmes domestiques	555	1,733	2,288
Non-classifiés—			
Hommes	733	2,910	3,643
Femmes	2,095	5,424	7,519
Enfants	1,433	4,471	5,904
Destination—			
Provinces maritimes	1,341	3,906	5,247
Québec	1,020	8,039	9,059
Ontario	2,313	21,441	23,754
Manitoba	425	5,827	6,252
Saskatchewan	522	11,860	12,382
Alberta	544	16,277	16,821
Colombie-Britannique	1,593	3,729	5,322
Territoire du Yukon	2	235	237

TABLEAU COMPARATIF—Immigration totale au Canada, par nationalités pour l'exercice 1917-18, comparée avec celle de l'exercice 1916-17, faisant voir l'augmentation ou la diminution de chaque nationalité.

——	1916-17.	1917-18.	Augmentation.	Diminution.
Anglais	5,174	2,477	...	2,697
Irlandais	958	174	...	784
Ecossais	2,062	473	...	1,589
Gallois	88	54	...	34
Total de l'immigration britannique	8,282	3,178	...	5,104
Africains, du sud	1	4	3	...
Australiens	18	34	16	...
Ruthènes	1	...	...	1
Belges	126	19	...	107
Bermudiens	16	10	...	6
Chinois	393	769	376	...
Cubains	3	1	...	2
Hollandais	151	94	...	57
Français	199	114	...	85
Allemands	9	1	...	8
Grecs	258	45	...	213
Hébreux—				
Hébreux, N.E.S	28	2	...	26
" Russes	108	30	...	78
Italiens	758	189	...	569
Jamaïcains	6	24	18	...
Japonais	648	883	235	...
Maltais	109	144	35	...
Mexicains	...	1	1	...
Monténégrins	1	...	...	1
Nègres	98	35	...	63
Terre-Neuviens	1,243	1,199	...	44
Perses	12	13	1	...
Polonais	...	2	2	...
Polonais, N.E.S	1	...	...	1
" Autrichiens	8	...	...	8
" Russes	3	...	...	3
Portugais	1	1	...	...
Roumains	4	...	...	4
Russes—				
Russes, N.E.S	25	42	17	...
Finnois	249	113	...	136
Scandinaves—				
Danois	145	74	...	71
Islandais	9	3	...	6
Norvégiens	303	235	...	68
Suédois	332	156	...	176
Serbes	1	...	...	1
Espagnols	76	28	...	48
Suisses	30	12	...	18
Turcs-				
Turcs, N.E.S	5	...	...	5
Arméniens	3	2	...	1
Syriens	9	2	...	7
Citoyens des Etats-Unis, par les ports océaniques	20	28	8	...
Indes Occidentales	293	273	...	20
Total de l'immigration continentale, etc.	5,703	4,582	...	1,121
Des Etats-Unis	61,389	71,314	9,925	...
Immigration totale	75,374	79,074	3,700	...

ARRIVÉES AUX PORTS OCÉANIQUES.

Pendant l'exercice 1917-18, il est arrivé par les ports océaniques du Canada et des Etats-Unis 127,122 passagers dont 13,443 avaient fait le voyage en première classe et 113,679 dans l'entrepont. Parmi les passagers de première, 9,613 étaient destinés au Canada et 3,830 aux Etats-Unis. Parmi les passagers d'entrepont, 111,336 étaient desti-

nés au Canada et 2,443 aux Etats-Unis. Au nombre des passagers d'entrepont pour le Canada se trouvaient 24,748 Canadiens de retour dans leurs foyers et 78,728 touristes, ce qui fait pour le chiffre réel de l'immigration 7,760 âmes, qui, avec les 71,314 colons des Etats-Unis font une immigration totale de 79,074, une augmentation, comparée avec celle de l'exercice précédent, de 3,700 personnes.

Les autres statistiques qui suivent offrent de l'intérêt; le tableau n° 1 fait voir le nombre total des passagers de première classe; le tableau n° II fait voir le nombre total de passagers d'entrepont; le tableau n° III les arrivées mensuelles des immigrants à destination du Canada; et les tableaux n°s IV et V donnent des résumés des renseignements recueillis des immigrants à destination du Canada à leur arrivée.

TABLEAU I—Nationalité et sexe des passagers de première classe arrivés aux ports océaniques, au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1918.

—	Canada.				États-Unis.				Canada et États-Unis.			
	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.
Australiens	6	4	....	10	25	33	6	64	31	37	6	74
Hongrois	....	....	....	....	2	....	....	2	2	....	....	2
Belges	2	2	1	5	11	1	....	12	13	3	1	17
Bermudiens	2	2	....	4	....	....	....	....	2	2	....	4
Cubains	1	3	....	4	....	....	....	....	1	3	....	4
Hollandais	4	2	....	6	13	2	....	15	17	4	....	21
Français	18	20	11	49	20	35	5	60	38	55	16	109
Allemands	....	....	....	....	1	2	1	4	1	2	1	4
Grande-Bretagne et Irlande—												
Anglais	102	116	69	287	111	82	24	217	213	198	93	504
Irlandais	6	5	7	18	16	9	1	26	22	14	8	44
Ecossais	19	14	9	42	34	15	4	53	53	29	13	95
Gallois	1	2	....	3	1	1	....	2	2	3	....	5
Grecs	1	....	....	1	4	....	....	4	5	....	....	5
Hébreux—												
Hébreux, N.E.S.	....	....	....	....	1	2	....	3	1	2	....	3
" Russes	....	....	....	....	5	2	....	7	5	2	....	7
Italiens	3	1	....	4	6	2	1	9	9	3	1	13
Jamaïcains	11	29	1	41	....	....	....	....	11	29	1	41
Japonais	2	3	1	6	86	15	5	106	88	18	6	112
Mexicains	....	2	4	6	1	....	....	1	1	2	4	7
Nègres	7	19	1	27	....	....	....	....	7	19	1	27
Terre-Neuviens	173	210	99	482	199	254	54	507	372	464	153	989
Néo-Zélandais	2	1	....	3	4	5	....	9	6	6	....	12
Polonais—												
Polonais, N.E.S.	....	....	....	....	5	1	....	6	5	1	....	6
" Russes	....	....	....	....	3	....	....	3	3	....	....	3
Portugais	1	....	....	1	1	....	....	1	2	....	....	2
Roumains	....	....	....	....	1	....	....	1	1	....	....	1
Russes	2	2	....	4	96	67	16	179	98	69	16	183
Finnois, N.E.S.	....	....	....	....	1	....	....	1	1	....	....	1
Scandinaves—												
Danois	2	2	....	4	9	1	....	10	11	3	....	14
Islandais	1	....	....	1	1	....	....	1	2	....	....	2
Norvégiens	3	....	....	3	13	5	....	18	16	5	....	21
Suédois	1	3	1	5	7	4	3	14	8	7	4	19
Serbes	....	....	....	....	1	....	....	1	1	....	....	1
Espagnols	8	2	....	10	16	8	1	25	24	10	1	35
Suisses	....	....	....	....	4	3	3	10	4	3	3	10
Turcs—												
Arméniens	....	....	....	....	....	1	....	1	....	1	....	1
Syriens	....	1	2	3	13	1	....	14	13	2	2	17
Citoyens des E.-U. d'A.	13	6	7	26	1,122	813	310	2,245	1,135	819	317	2,271
Indes Occidentales	36	44	5	85	4	2	1	7	40	46	6	92
Canadiens de retour dans leurs foyers	1,826	1,441	566	3,833	....	....	....	....	1,826	1,441	566	3,833
Touristes	2,891	1,396	353	4,640	151	29	12	192	3,042	1,425	365	4,832
Totaux	5,144	3,332	1,137	9,613	1,988	1,395	447	3,830	7,132	4,727	1,584	13,443

TABLEAU II—Nationalité et sexe des passagers d'entrepont arrivés aux ports océaniques, au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1918.

—	Canada.				États-Unis.				Canada et États-Unis.			
	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.
Africains du sud.	....	3	1	4	.....	.....	.	.....	......	3	1	4
Australiens.	6	16	12	34	22	27	19	68	28	43	31	102
Belges	7	10	2	19	10	1	.....	11	17	11	2	30
Bermudiens	1	5	4	10	.....	.....	.....	.....	1	5	4	10
Chiliens	....	.....	.....	.....	1	.....	. .	1	1	.....	... .	1
Chinois.	695	26	48	769	....	..	....	.....	695	26	48	769
Cubains.	1	...	....	1	1	.....	.....	1	2	.....	....	2
Hollandais	43	30	21	94	12	....	....	12	55	30	21	106
Français	36	63	15	114	1	9	2	12	37	72	17	126
Allemands	1	.....	.....	1	3	....	.....	3	4	.....	....	4
G.-Bretagne et Irlande												
Anglais	226	1,473	778	2,477	120	99	45	264	346	1,572	823	2,741
Irlandais	43	74	57	174	30	10	3	43	73	84	60	217
Ecossais	63	219	191	473	30	18	3	51	93	237	194	524
Gallois	4	28	22	54	3	1	....	4	7	29	22	58
Grecs	30	12	3	45	10	.....	.....	10	40	12	3	55
Hébreux—												
Hébreux, N.E.S	1	1	.....	2	....	1	1	2	1	2	1	4
" Russes	2	10	18	30	1	2	4	7	3	12	22	37
Italiens.	56	79	54	189	....	.....	.....	.....	56	79	54	189
Jamaïcains	9	14	1	24	.....	.....	.....	...	9	14	1	24
Japonais	459	370	54	883	29	9	1	39	488	379	55	922
Maltais	141	3	.....	144	....	.....	.....	....	141	3	.....	144
Mexicains	....	1	.....	1	.....	.....	.....	....	.....	1	.....	1
Nègres	17	15	3	35	6	.....	.....	6	23	15	3	41
Terre-Neuviens	466	469	264	1,199	267	223	100	590	733	692	364	1,789
Néo-Zélandais	1	9	3	13	14	14	5	33	15	23	8	46
Perses	....	1	1	2	.....	1	3	4	.....	2	4	6
Portugais	....	1	.....	1	5	3	6	14	5	4	6	15
Russes—												
Russes, N.E.S	12	15	15	42	18	30	26	74	30	45	41	116
Finnois	30	48	35	113	5	.....	...	5	35	48	35	118
Scandinaves—												
Danois	42	21	11	74	17	.....	.....	17	59	21	11	91
Islandais	1	2	.....	3	.....	....	.....	....	1	2	.....	3
Norvégiens	109	80	46	235	105	4	1	110	214	84	47	345
Suédois	55	62	39	156	39	....	.....	39	94	62	39	195
Espagnols	22	4	2	28	57	30	55	142	79	34	57	170
Suisses	6	4	2	12	3	.....	....	3	9	4	2	15
Turcs—												
Arméniens	.....	1	1	2	3	1	.....	4	3	2	1	6
Syriens	1	1	.....	2	1	.....	...	1	2	1	....	3
Citoyens des E.-U. d A.	17	9	2	28	413	159	89	661	430	168	91	689
Indes Occidentales	176	62	35	273	14	19	3	36	190	81	38	309
Total de l'immigration	2,779	3,241	1,740	7,760	1,240	661	366	2,267	4,019	3,902	2,106	10,027
Canadiens de retour	15,904	5,141	3,703	24,748	.....	....	.....	....	15,904	5,141	3,703	24,748
Touristes	77,702	796	230	78,728	135	24	17	176	77,837	820	247	78,904
Totaux	96,384	9,178	5,673	111,236	1,375	685	383	2,143	97,760	9,863	6,056	113,679

TABLEAU III—Arrivées mensuelles d'immigrants pour le Canada, par nationalité, à des ports océaniques, pour l'exercice terminé le 31 mars 1918.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juil.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars	Totaux.
Africains du sud	....	....	....	3	....	....	1	....	....	....	....	....	4
Australiens	6	1	7	2	3	....	1	1	2	4	2	5	34
Belges	2	2	...	1	4	4	1	...	2	....	1	2	19
Bermudiens	....	....	5	....	....	....	5	....	....	....	....	.....	10
Chinois	16	5	32	21	46	33	102	61	135	110	112	96	769
Cubains	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	1
Hollandais	1	21	37	3	2	1	2	3	....	....	24	..	94
Français	6	16	9	8	8	6	30	5	11	...	5	10	114
Allemands	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	.....	1
Grande-Bretagne et Irlande—													
Anglais	100	113	117	131	175	274	261	128	403	71	21	683	2,477
Irlandais	12	11	6	16	8	17	20	18	23	13	2	28	174
Ecossais	16	8	14	46	25	43	83	15	64	36	3	120	473
Gallois	1	2	1	4	1	7	12	7	4	....	....	15	54
Grecs	....	....	4	10	23	...	7	....	....	1	....	...	45
Hébreux—													
Hébreux, N.E.S.	1	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	.....	2
" Russes	3	12	1	...	5	....	....	....	....	3	.	6	30
Italiens	21	52	14	....	20	...	33	1	31	4	3	10	189
Jamaïcains	....	....	5	19	....	....	....	....	....	....	....	.....	24
Japonais	72	100	104	131	67	78	72	38	64	35	37	85	883
Maltais	20	73	8	33	2	.. .	8	....	...	...	....	. .	144
Mexicains	....	....	....	1	..	....	....	....	....	....	....	.....	1
Nègres	3	9	...	8	8	4	....	...	1	2	....	.....	35
Terre-Neuviens	143	228	123	86	125	102	99	69	43	87	54	40	1,199
Néo-Zélandais	1	....	2	...	4	4	...	....	....	..	....	2	13
Perses	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	.. .	2
Portuguais	....	....	....	....	....	1	....	....	.. .	...	....	....	1
Russes													
Russes, N.E.S.	5	3	2	..	1	12	5	2	....	5	1	6	42
Finnois	....	....	18	19	18	25	....	9	11	....	13	.....	113
Scandinaves—													
Danois	2	21	4	4	5	6	3	5	7	..	1	16	74
Islandais	....	....	....	....	....	....	....	3	...	....	....	.. ..	3
Norvégens	40	17	27	5	28	18	....	43	48	....	7	2	235
Suédois	4	24	20	13	22	35	1	4	20	....	3	10	156
Espagnols	15	4	3	1	....	1	1	1	...	1	1	.....	28
Suisses	1	4	...	2	...	3	1	1	....	....	...	.....	12
Tur s—													
Arméniens	...	....	. .	....	.. .	....	....	....	2	....	....	.....	2
Syriens	....	....	....	1	1	....	....	....	....	....	....	.....	2
Citoyens des Etats-Unis d'Amérique	1	7	6	5	1	....	3	3	1	....	....	1	28
Indes Occidentales	39	13	30	47	20	38	63	3	14	....	2	4	273
Totaux	531	747	599	620	623	712	814	420	887	374	292	1,141	7,760

TABLEAU IV—Arrivées mensuelles d'immigrants pour le Canada aux ports océaniques, d'après leurs occupations et destinations, au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1918.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juil.	oût.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars.	Totaux.
Agriculteurs	72	115	98	56	58	59	76	19	88	21	47	93	802
Journaliers	141	203	77	83	65	46	121	37	120	84	63	75	1,115
Artisans	59	53	51	48	46	81	55	23	85	88	15	70	674
Commis, etc.	20	19	16	15	32	25	26	25	32	26	19	52	307
Mineurs	4	4	8	1	6	11	4	1	....	2	1	4	46
Servantes	48	63	78	57	52	86	61	31	37	5	10	27	555
Non classifiés	187	290	271	360	364	404	471	284	525	148	137	820	4,261
Totaux	531	747	599	620	623	712	814	420	887	374	292	1,141	7,760
Provinces maritimes	109	175	133	122	128	134	174	74	94	81	57	80	1,341
Québec	71	95	75	86	96	67	115	74	116	87	42	96	1,020
Ontario	160	236	123	171	176	208	223	136	316	85	79	400	2,313
Manitoba	22	16	25	24	25	61	31	26	54	18	11	112	425
Saskatchewan	31	49	44	21	32	65	43	20	62	13	15	127	522
Alberta	30	56	73	32	39	45	41	33	84	11	21	79	544
Colombie-Britannique	107	119	126	164	127	132	187	57	161	79	67	267	1,593
Territoire du Yukon	1	1	..	...	....	...	...	....	....	...	....		2
Totaux	531	747	599	620	623	712	814	420	887	374	292	1,141	7,760

Tableau V—Nationalité, sexe, occupation et destination des immigrants pour le Ca

	Sexe.				Métier ou — Cultivateurs ou garçons de ferme.			Journaliers.			Artisans.		
	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Totaux.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Hommes.	Femmes.	Enfants.
Africains du sud	....	3	1	4	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Australiens	6	16	12	34	2	1	2	1	....	....	2	2	2
Belges	7	10	2	19	1	1	....	....	....	....	2	1	....
Bermudiens	1	5	4	10	....	....	....	....	1	4	....	....	....
Chinois	695	26	48	769	1	....	....	195	....	1	....	....	....
Cubains	1	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Hollandais	43	30	21	94	25	10	11	3	....	....	10	3	3
Français	36	63	15	114	5	8	6	3	....	....	12	11	2
Allemands	1	....	....	1	1	....	....	....	....	....	....	....	....
Grande Bretagne et-Irlande													
Anglais	226	1,473	778	2,477	69	113	53	20	24	7	38	90	36
Irlandais	43	74	57	174	10	5	....	6	3	6	8	7	7
Ecossais	63	219	191	473	20	17	25	1	9	7	17	14	17
Gallois	4	28	22	54	....	3	8	....	....	....	1	4	2
Grecs	30	12	3	45	5	1	1	24	4	..	1	1	2
Hébreux—													
Hébreux, N.E.S.	1	1	....	2	1	....	....	....	....	....	....	....	....
" Russes	2	10	18	30	..	....	....	1	....	....	1	2	4
Italiens	56	79	54	189	27	3	4	11	6	5	12	12	3
Jamaïcains	9	14	1	24	....	....	....	....	....	....	2	5	....
Japonais	459	370	54	883	157	34	....	177	28	5	19	6	....
Maltais	141	3	....	144	11	....	....	112	1	....	13	....	....
Mexicains	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Nègres	17	15	3	35	....	....	....	1	1	....	13	3	1
Terre-Neuviens	446	469	264	1,199	3	....	....	274	4	12	113	2	2
Néo-Zélandais	1	9	3	13	....	....	....	....	....	....	....	2	....
Perses	....	1	1	2	....	....	....	....	....	....	....	1	1
Portuguais	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Russes—													
Russes, N.E.S.	12	15	15	42	4	....	1	1	....	....	....	....	....
Finnois	30	48	35	113	18	3	3	8	1	....	....	1	....
Scandinaves—													
Danois	42	21	11	74	20	3	4	4	1	2	10	2	1
Islandais	1	2	....	3	....	....	....	....	....	....	....	2	....
Norvégiens	109	80	46	235	36	13	4	12	2	....	42	3	6
Suédois	55	62	39	156	24	3	....	15	2	3	12	3	3
Espagnols	22	4	2	28	3	1	1	6	....	....	12	....	....
Suisses	6	4	2	12	4	....	....	....	....	....	....	....	....
Turcs—													
Arméniens	....	1	1	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Syriens	1	1	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Américains	17	9	2	28	2	2	2	1	....	....	4	....	....
Indes Occidentales	176	62	35	273	7	....	....	99	1	....	44	11	6
Totaux	2,779	3,241	1,740	7,760	456	221	125	975	88	52	388	188	98

nada, arrivés aux ports océaniques au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1918.

occupation.										Destination.							
Commis, commerçants, etc.			Mineurs.				Non classifiés.										
Hommes.	Femmes.	Enfants.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Servantes.	Hommes.	Femmes.	Enfants.	Provinces Maritimes.	Québec.	Ontario.	Manitoba.	Saskatchewan.	Alberta.	Colombie-Britann.	Yukon.
...	...	...	...	...	...	...	...	3	1	...	4	...	...	...	...	...	...
...	1	...	...	...	...	...	1	12	8	1	1	8	2	...	6	16	...
1	.	...	...	...	...	4	3	4	2	...	9	2	7	1	...	...	...
...	...	...	...	...	...	4	1	...	...	5	1	4	...	...	...	...	...
113	7	3	...	.	...	...	386	19	44	27	262	200	12	10	4	254	...
1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	...	...	...
1	...	...	...	...	...	...	4	17	7	3	11	2	11	6	58	3	...
5	3	...	...	...	...	5	11	36	7	10	61	16	2	16	6	3	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...
11	51	11	4	4	6	73	84	1,118	665	146	225	1,095	250	243	246	272	...
1	3	6	...	...	...	6	18	50	38	12	19	85	21	15	4	18	...
6	9	5	1	...	...	28	18	142	137	31	58	174	62	56	40	52	...
1	...	...	...	...	...	1	2	20	12	4	7	7	7	2	15	12	...
...	...	...	...	...	...	2	...	4	...	1	38	6	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	...	1	1	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	1	...	7	14	...	4	17	5	4	...	...	...
1	...	...	...	...	...	7	5	51	42	2	64	118	1	...	4	...	...
3	1	...	...	...	...	2	4	6	1	...	13	10	...	...	...	1	...
33	5	...	2	1	...	13	71	283	49	...	...	3	1	6	20	852	1
1	...	...	2	...	...	1	2	1	...	...	4	140	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	1	...	...	...	...	...	1	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	10	3	1	2	...	24	8	...	...	...	3	...
6	...	...	18	...	...	263	52	200	250	869	129	163	2	4	2	30	...
...	2	...	...	...	...	1	1	4	3	...	...	...	...	...	...	13	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	1	..	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...
1	...	...	1	...	...	3	5	12	14	1	7	11	9	8	...	6	...
1	...	...	1	1	1	23	2	19	31	...	1	81	...	6	12	13	...
1	1	...	...	...	...	8	7	6	4	8	3	11	7	12	27	6	...
...	...	...	...	...	...	...	1	...	...	...	...	...	2	...	1	...	...
...	...	...	1	...	...	40	18	22	36	8	2	65	16	64	58	21	1
...	2	..	1	..	..	32	3	20	33	4	6	29	6	63	36	12	...
1	...	...	...	1	...	...	...	2	1	4	16	6	...	...	...	2	...
1	...	...	...	...	...	2	1	2	2	3	5	2	...	2	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	1	1	...	...	2	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	1	1	...	2	...	...	...	...	...	...	...
1	...	...	...	...	...	2	9	5	...	10	6	2	1	2	4	3	...
5	2	...	1	...	...	22	20	26	29	190	39	41	...	2	1	...	...
195	87	25	32	7	7	555	733	2,095	1,433	1,341	1,020	2,313	425	522	544	1,593	2

REFUSÉS pour causes suivantes, avec les nationalités, aux ports océaniques, de décembre 1902 au 31 mars 1918.

	Exercice.																
	1902-1903.	1903-1904.	1904-1905.	1905-1906.	1906-1907.[1]	1907-1908.	1908-1909.	1909-1910.	1910-1911.	1911-1912.	1912-1913.	1913-1914.	1914-1915.	1915-1916.	1916-1917.	1917-1918.	Totaux.
Par causes.																	
Compagnons de patients	16	....	13	39	21	58	60	42	104	53	28	76	58	4	8	1	581
Mauvaises mœurs	.....	.....	12	1	61	181	87	98	122	112	80	102	56	17	4	11	944
Liés par contrat	.....	.....	.. .	....	.....	23	....	33	28	3	.....	...	.....	....	.....	....	87
Criminels	.....	.....	1	6	7	17	6	9	10	5	4	3	2	4	....	1	75
Taxe par capita	....	.. ..	.....	....	....	.. .	..	.....	.	6	.....	.....	.....	.....	...	....	6
Insuffisance de fonds	....	....	..	1	..	85	67	34	1,038	246	204	994	452	38	55	19	3,233
Passibles d'être à charge publique	.....	49	56	73	57	292	66	681	274	164	56	76	71	55	55	19	2,044
Causes de santé	257	225	529	404	264	513	216	585	585	256	328	398	319	34	30	12	4,955
Insoumis aux règlements	.....	.. .	....	....	30	3	7	33	48	119	55	178	40	11	22	8	554
Antérieurement refusés	. ..	...	...	.....	...	..,..	.. .	....	1	8	1	.....	.....	....	.....	.....	10
Totaux	273	274	611	524	440	1,172	509	1,515	2,210	972	756	1,827	998	163	174	71	12,489
Par nationalités.																	
Anglais	2	8	13	76	61	130	146	183	223	227	161	171	169	42	28	5	1,655
Américains	.....	.....	27	17	17	63	2	13	20	2	14	12	29	28	15	11	270
D'autres pays	271	266	571	431	362	979	361	1,319	1,957	743	581	1,644	800	93	131	55	10,564
Totaux	273	274	611	524	440	1,172	509	1,515	2,210	972	756	1,827	998	163	174	71	12,489

[1] Neuf mois.

DÉPORTÉS, après avoir été admis, par ordre de causes, avec les nationalités et par provinces, de décembre 1902 au 31 mars 1918.

—	Exercice.																Totaux.
	1902-1903.	1903-1904.	1904-1905.	1905-1906.	1906-1907.[1]	1907-1908.	1908-1909.	1909-1910.	1910-1911.	1911-1912.	1912-1913.	1913-1914.	1914-1915.	1915-1916.	1916-1917.	1917-1918.	
Par causes.																	
Accompagnant patients	4	3	1	4	35	26	21	....	18	17	16	10	34	5	9	39	242
Mauvaises mœurs	....	1	....	4	....	30	71	44	71	120	165	159	128	68	60	84	1,005
Criminels	....	1	8	1	12	68	115	130	172	242	334	376	404	329	277	274	2,743
Causes de santé	49	61	58	110	126	392	467	212	222	229	370	570	379	206	98	39	3,588
Infraction aux règlements	....	....	....	....	....	....	....	....	12	8	4	4	....	....	....	....	28
A charge publique	14	19	19	18	28	309	1,074	348	289	343	392	715	789	635	161	91	5,244
Totaux	67	85	86	137	201	825	1,748	734	784	959	1,281	1,834	1,734	1,243	605	527	12,850
Par nationaliés.																	
Anglais	57	69	74	112	168	607	1,235	486	458	540	559	952	877	602	186	36	7,011
Américains	....	....	....	2	8	37	98	119	169	256	377	405	461	437	324	407	3,100
D'autres pays	17	16	12	23	25	181	415	129	157	163	345	477	396	204	95	84	2,739
Totaux	67	85	86	137	201	825	1,748	734	784	959	1,281	1,834	1,734	1,243	605	527	12,850
Par provinces.																	
Provinces maritimes	...	2	....	3	2	14	19	24	25	13	45	45	55	48	19	18	332
Québec	18	16	11	27	41	136	684	97	165	186	208	371	397	236	108	123	2,824
Ontario	3	3	8	19	79	383	907	378	349	318	419	574	543	461	233	166	4,873
Manitoba }	....	....	....	....	66	226	48	97	121	174	230	334	199	143	40	59 }	
Saskatchewan. }	46	64	67	88	3	19	27	19	23	35	44	59	85	96	54	37 }	3,455
Alberta }	....	....	....	....	4	24	14	63	55	95	131	164	224	114	34	30 }	
Colombie-Britannique	....	....	....	....	5	23	49	56	46	108	204	287	228	145	116	91	1,358
Territoire du Yukon	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	3	....	1	3	8
Totaux	67	85	86	137	201	825	1,748	734	784	959	1,281	1,834	1,734	1,243	605	527	12,850

[1]Neuf mois.

Suit un état de la littérature commandée durant 1917-18:—

Faits et chiffres touchant l'immigration	2,000
"Canadian Conference of Charities and Correction", divers rapports	2,500
Cartes de districts régionaux	3,000
"Rapport sur l'immigration des enfants"	1,000
"5,000 faits concernant le Canada"	300
"National Social Efficiency"	500
"Committee Movement in World Crisis"	1,000
"The Medical Officer", une force coopérative sociale dans les districts ruraux	500
"Canada West"	332,807

RAPPORT DU CONTRÔLEUR EN CHEF DE L'IMMIGRATION CHINOISE.

W. D. SCOTT.

Au cours de l'exercice écoulé le 31 mars 1918, 769 personnes d'origine chinoise sont entrées au Canada. Sur ce nombre, 119 ont été exemptées de la taxe per capita; 650 ont payé la taxe de $500 per capita. Pour des fins de comparaison le tableau suivant a été préparé et il indique le chiffre de l'immigration chinoise depuis l'imposition de la première taxe per capita décrétée en 1885; cette taxe a été augmentée à $100 le premier janvier 1901, et le premier janvier 1904 elle était portée à $500.

Année fiscale.	Exemptés.	Payant taxe.	Pourcentage des arrivées totales admis et exemptés.	Inscrits pour départ.	Revenu total.
					$ c.
1886	1	211	0·47	829	11,693 00
1887		124		734	7,421 50
1888		290		868	15,694 50
1889	112	782	12 53	1,322	40,808 00
1890	97	1,069	8 32	1,671	56,258 00
1891	12	2,114	0·56	1,617	107,785 50
1892	6	3,276	0·18	2,168	166,502 50
1893	14	2,244	0·62	1,277	113,491 00
1894	22	2,087	1·04	666	105,021 50
1895	22	1,440	1·50	473	72,475 00
1896	24	1,762	1·34	697	88,800 50
1897	24	2,447	0·97	768	123,119 50
1898	17	2,175	0·78	802	109,754 00
1899	17	4,385	0·39	859	220,309 50
1900	26	4,231	0·61	1,102	215,102 00
1901	26	2,518	1·02	1,264	178,704 00
1902	62	3,525	1 73	1,922	364,972 00
1903	84	5,245	1·58	2,044	526,744 00
1904	128	4,719	2·64	1,920	474,420 00
1904-5	69	8	89·61	2,080	6,080 00
1905-6	146	22	86·90	2,421	73,521 00
1906-7	200	91	68 73	2,594	48,094 00
1907-8	752	1,482	33·66	3,535	746,535 00
1908-9	695	1,411	33·00	3,731	713,131 00
1909-10	688	1,614	29·89	4,002	813,003 00
1910-11	805	4,515	15·13	3,956	2,262,056 00
1911-12	498	6,083	7·56	4,322	3,049,722 00
1912-13	367	7,078	4·93	3,742	3,549,242 00
1913-14	238	5,274	4·32	3,450	2,644,593 00
1914-15	103	1,155	8·19	4,373	588,124 00
1915-16	69	20	77 53	4,064	19,389 00
1616-17	121	272	30·79	3,312	140,487 00
1917-18	119	650	15·47	2,907	336,757 00
	5,564	74,319	7·49	71,432	$17,929,813 00

Au cours des trois derniers exercices les personnes admises sur paiement de la taxe per capita étaient surtout des garçons venant au Canada pour fréquenter nos écoles publiques.

La loi de l'immigration chinoise stipule que les Chinois admis légalement au Canada peuvent, sur paiement de l'honoraire de $1, s'enregistrer à l'extérieur, cet enregistrement comporte le droit d'une rentrée gratuite dans une période d'un an. Il a été stipulé par des arrêtés du conseil que les Chinois qui sont partis du Canada le ou depuis le 1er avril 1914, jusqu'à et y compris le 15 novembre 1917, peuvent rester absents du pays six mois après qu'une proclamation a été publiée dans la *Gazette du Canada* qu'un état de guerre n'existe plus. Le 31 mars 1918, il y avait d'absents du Canada 6,663 Chinois qui, en vertu des dispositions précitées, ont droit à une nouvelle entrée gratuite au pays. Le manque des facilités de transport est la principale raison pour laquelle le plus grand nombre de ces Chinois ne sont pas déjà revenus au pays.

RAPPORT DU COMMISSAIRE DE L'IMMIGRATION POUR LE CANADA, LONDRES, ANGLETERRE.

J. Obed Smith.

La grande guerre se poursuit, et nous avons suspendu la propagande active en vue de l'immigration au Canada, mais nous recevons cependant des demandes croissantes de renseignements de la part d'autres personnes que les soldats (en activité de service et hors d'activité de service) sur le Dominion, surtout en ce qui concerne tout projet spécial pour l'établissement des anciens soldats et autres sur la terre. Il est répondu à ces demandes de renseignements de temps en temps, mais nous accumulons une liste spéciale de noms de militaires qui attendent des détails précis et définitifs au sujet de ce plan du gouvernement.

Les demandes d'informations indiquent que l'approche de la fin des hostilités va amener une grande demande de renseignements complets de toutes espèces au sujet de toutes les provinces du Canada, et nous devrions être tout à fait en mesure d'y répondre aussitôt que nous les recevrons.

Le fait que les moyens de transport vont être limités pendant une certaine période après les hostilités peut empêcher une immigration active de civils, mais nous pouvons grandement stimuler notre propagande en ce qui concerne la manière de donner des renseignements aux personnes qui en demandent par l'entremise des diverses agences du ministère dans les îles britanniques. Bien que nous ne puissions pas émigrer, nous pouvons du moins instruire les gens sur le Canada, ainsi que pour le bien-être des personnes en quête d'informations.

Il n'y a pas de rapport disponible d'aucun endroit sur le continent européen.

CONFÉRENCES.

Chaque fois que l'occasion s'en est présentée, nos représentants ont donné des conférences sur le Canada, non pas essentiellement au point de vue de l'émigration, mais plutôt dans le but de donner des renseignements généraux qui, dans le cas des enfants (à tout événement) leur feront penser à notre pays. Les restrictions sur l'éclairage, d'une manière générale, empêchent une conférence le soir, et les conférences données pendant le jour sans projections lumineuses ne présentent pas le même intérêt, mais nous n'avons pas manqué de saisir toutes les occasions que nous avons eues de faire en sorte que les gens pensent au Canada ici.

EXPOSITIONS ET REPRÉSENTATIONS.

Les rares occasions que nous avons eues d'exhiber les produits du Canada aux expositions agricoles en 1916-17 ne se sont pas présentées une seule fois l'année der-

nière, mais comme nous n'avons pas de stock de grain ou d'autres objets d'exposition, à part les pommes, nous n'aurions pu tenir une exposition digne du Canada, même si l'occasion s'en était présentée. A ce sujet, nous constatons que toutes nos bonnes vitrines ne renferment ni grains ni autres objets d'exposition, et il est grandement à désirer d'en envoyer même une petite quantité, de manière à ne pas permettre à nos concurrents dans l'émigration d'exposer exclusivement leurs produits au désavantage du Canada. Nous n'avons pas reçu de grains d'exposition depuis quelques années.

ATLAS POUR ÉCOLES.

En vertu des instructions reçues du ministère à l'effet de conserver notre provision, vu que l'on ne nous en envoyait pas d'autres, la distribution a été grandement limitée, et dans quelques cas, on l'a cessée complètement. C'était la meilleure littérature que la Canada eût jamais émise, et j'ai confiance d'avoir la chance de distribuer un demi-million de copies, aussitôt que les exigences de la guerre le permettront.

FAITS CANADIENS INTÉRESSANTS.

Nous avons poursuivi cet excellent système de propagande avec plus de succès que nous nous y attendions dans les circonstances, et nous conservons encore le bon vouloir de centaines d'éditeurs, en attendant des conditions qui nous permettront d'annoncer d'une manière active les conditions et les avantages du Canada.

DÉBOURSÉS.

Le montant déboursé ici pour toutes fins a été:—

Exercice finissant le 31 mars 1914	£91,000
" " " 1915	57,100
" " " 1916	31,600
" " " 1917	27,400
" " " 1918	28,500

VAISSEAUX DE TRANSPORT POUR LE CANADA.

Nous avons adopté sur votre recommandation des mesures pour le transport des femmes et des enfants canadiens au Canada, et nos efforts en ce sens semblent avoir obtenu l'approbation des autorités britanniques et, nous le croyons, du peuple lui-même. Nous espérons poursuivre cette méthode chaque fois que les autorités britanniques pourront nous donner de la place sur des navires qui sont à leur avis capables de tenir la haute mer.

RESTRICTIONS EN TEMPS DE GUERRE.

La Loi du service militaire obligatoire a été modifiée de temps en temps, et il est maintenant probable qu'elle va affecter tous les hommes jusqu'à l'âge de 50 ans.

Les exigences du service naval empêchent aussi le transport des femmes qui ne sont jamais allées au Canada. L'interdiction de l'amirauté contre les femmes et les enfants de tout âge traversant l'Atlantique est encore en vigueur, et elle est seulement levée dans des circonstances qu'il a été de mon devoir d'exécuter.

Il est impossible à qui que ce soit de quitter ces rives sans la permission écrite ou le passeport du gouvernement britannique, et ceci s'applique tant aux hommes qu'aux femmes.

RAPPORTS DE L'ÉMIGRATION.

Le *British Board of Trade* n'a pas publié les chiffres de l'émigration durant l'année.

RAPPORT DU COMMISSAIRE DE L'IMMIGRATION, WINNIPEG, MAN.

J. BRUCE WALKER.

Vu l'état de guerre, il est venu fort peu de citoyens britanniques de naissance dans l'ouest au cours de l'année.

Le nombre de colons venus des Etats-Unis au Canada par les ports d'entrée de l'ouest a été assez satisfaisant et montre une augmentation de plus de 50 pour 100 sur l'année précédente, comme on peut le voir au tableau comparatif ci-dessous. Ce tableau fait également voir à peu près le même percentage dans l'augmentation des chargements de bétail et d'effets généraux pour les colons et l'évaluation de ces chargements.

Il importe aussi de noter que l'augmentation du nombre de colons sur celui de l'an dernier équivaut presque au nombre total de colons qui ont pénétré au Canada par les ports de l'ouest pendant l'année 1915-16; la différence en faveur de l'année 1915-16 n'arrivant qu'à 18 colons.

COLONS venus des Etats-Unis en 1917-18.

Port d'entrée.	Nombre de colons.	Etat de fortune.	Chargement de bétail et d'effets.	Valeur.
		$		$
Fort-William, Ont	145	8,385	....	....
Fort-Frances, Ont	5,920	336,995	31	59,735
Sprague, Man	263	15,217	6	21,150
Emerson, Man	11,753	1,105,106	393	589,500
Gretna, Man	1,025	188,401	79	83,791
Morden, Man	155	18,530	....	....
Bannerman, Man	194	28,646	6	7,618
Snowflake, Man	26	35,000	30	28,514
North-Portal, Sask	6,034	1,929,438	694	1,055,877
Marienthal, Sask	32	37,345	....	....
Big-Muddy, Sask	37	23,132	....	....
East-Poplar River, Sask	200	4,600	....	945
West-Poplar, Sask	27	31,077	....	....
Northgate, Sask	88	17,918	7	22,761
Willow-Creek, Sask	21	14,370	....	....
Coutts, Alta	3,266	2,130,862	247	358,837
Newgate, C.-B	254	31,563	....	....
Kingsgate, C.-B	4,635	621,918	222	585,410
Grand-Forks, C.-B	131	....	....	....
Rossland, C.-B	67	5,719	....	....
	34,273	6,584,222	1,715	2,814,138
Année 1916-17	22,636	4,690,073	1,173	1,809,184
Augmentation	11,637	1,894,149	542	1,004,954

La demande de garçons de ferme, de domestiques et de ménagères a été satisfaisante pendant toute l'année, 12,188 personnes ayant été expédiées sur les fermes contre 9,536 l'an dernier.

Les gages sur les fermes et pour tous genres de travaux se sont maintenus élevés toute l'année comme on pourra le voir par des chiffres ci-dessous:—

	Saison (7½ mois).	Hiver 4½ mois).
Main-d'œuvre de ferme, avec expérience	$40–$50	$20–$25
" " sans expérience	$25–$30	$15–$20
Couples mariés, avec expérience	$60–$65	$40–$45
" " sans expérience	$40–$50	$30–$35
Domestiques	*$20–$25	

* Pour toute l'année dans chaque cas avec logement et pension.

Pendant l'année les officiers et les membres de la Royale Gendarmerie à Cheval du Nord-Ouest se sont montrés d'une grande aide au département et aux colons.

Les salles du bureau d'immigration de l'ouest ont suffi aux besoins d'une immigration intense. L'inspection s'est faite à ces salles d'un bout de l'année à l'autre.

Celle de Winnipeg a reçu 1,194 colons pendant l'année, ce qui fait un total de jours de 3,582. Les miséreux secourus atteignent le chiffre de 45, on leur a distribué 1,174 repas à un prix moyen de 9·10 cents chacun.

Les déportés assistés ont été au nombre de 82 et ils ont reçu 1,632 repas à un prix moyen de 9·10 cents chacun.

RÉCOLTE DE 1917.

Les agents d'inspection du Gouvernement (tous les chemins de fer en général) fournissent les données suivantes à ce sujet:

Blé inspecté à date	151,579,000
" en transit, non inspecté	1,559,000
" en magasin, réparti sur divers points de la région	3,686,000
" de semence, de consommation et d'utilisation aux meuneries régionales	35,000,000
" aux mains des fermiers et destiné au marché	2,000,000
	193,824,000
Moins la double inspection	3,000,000
Récolte totale de blé	190,824,000

Avoine inspectée à date	54,966,600
" en transit, non inspectée	363,000
" en magasin, répartie sur différents points de la région	1,844,000
" aux mains des fermiers et destinée au marché	2,000,000

Orge inspectée à date	9,142,900
" en transit, non inspectée	50,700
" en magasin, répartie sur différents points de la région	352,000

Lin inspecté à date	4,927,600
" en transit, non inspecté	20,000
" en magasin, réparti sur différents points de la région	247,700
Wagons inspectés:	
Blé	124,711
Avoine	28,314
Orge	7,063
Lin	4,152
Seigle	552

Les tableaux suivants de données font voir la superficie, le rendement total ainsi que la moyenne de rendement par acre pour 1917:

MANITOBA.

	Superficie en acres.	Rendement en boisseaux.	Rendement moyen à l'acre.
Blé de printemps	2,850,353	42,638,510	14·9 boiss.
Blé d'automne	3,009	50,551	16·8 "
Avoine	2,230,005	63,372,832	28·4 "
Orge	1,270,724	26,014,948	20·4 "
Lin	63,605	552,309	8·6 "
Seigle (automne)	54,747	866,845	15·8 "
" printemps)	25,866	429,472	16·6 "
Pois	3,999	58,999	15·1 "
	6,502,197	133,984,466	

SASKATCHEWAN.

	Superficie en acres.	Rendement en boisseaux.	Rendement moyen à l'acre.
Blé	8,273,253	117,921,300	14·2 boiss.
Avoine	4,521,642	123,213,600	27·2 "
Orge	669,927	14,067,900	21·0 "
Lin	753,700	4,710,600	6·2 "
Seigle	53,269	1,118,000	21·0 "
Pommes de terre	67,700	9,010,000	133·0 "
Racines	11,104	1,727,000	155·5 "
Foin et trèfle	260,275	369,600 ton.	1·4 ton.
Alfalfa	9,500	15,300 "	1·6 "
Céréales à fourrage	15,658	31,300 "	2·0 "
Céréales et racines	14,350,595 ac.	271,768,400 boiss.	
Fourrage	285,433 ac.	416,200 tonnes.	

ALBERTA.

	Superficie en acres.	Rendement en boisseaux.	Rendement moyen à l'acre.
Blé de printemps	2,845,600	51,932,200	18·25 boiss.
Blé d'automne	51,700	1,059,900	20·50 "
Avoine	2,537,900	86,288,600	34·00 "
Orge	472,100	10,386,200	22·00 "
Seigle	30,880	633,000	20·50 "
Pois	1,851	32,400	17·50 "
Grains mélangés			
Lin	139,800	978,600	7·00 "
Pommes de terre	48,917	7,409,000	151·46 "
Raves	10,947	2,272,000	207·56 "
Foin et trèfle	493,522	730,400 ton.	1·48 ton.
Céréales (fourrage)	3,976	4,000 "	1·00 "
Alfalfa	31,396	64,400 "	2·05 "
Céréales et racines	6,163,722 ac.	161,610,600 boiss.	
Fourrage	528,894 ac.	798,800 tonnes.	

Grands totaux: Manitoba, Saskatchewan et Alberta:

Récoltes de céréales et racines	27,046,514 ac.	567,363,466 boiss.
Fourrage (Saskatchewan et Alberta)	814,327 ac.	1,215,000 ton.

Valeur des produits pour les fermiers:

Manitoba	$154,955,548
Saskatchewan	348,002,200
Alberta	193,601,200
	$696,558,948

Il est impossible de mettre la main sur des renseignements complets pour ce qui touche aux revenus réalisés par les fermiers dans les trois provinces de l'Ouest cette année en ce qui a trait aux chevaux, mules, bœufs et bestiaux abattus et mis en réserve, vaches, moutons, truies, tonte, laiterie, volailles et produits de la basse-cour, jardinage et miel. Cependant, il est possible de s'en faire quelque idée en consultant les données fournies par l'Union des Propriétaires de Parcs à Bestiaux de Winnipeg qui a vu passer entre ses mains pour au-delà de $30,000,000 d'animaux de ferme dans onze mois de l'année 1917. Pour toute l'année le Manitoba a retiré $5,903,811 de son industrie laitière.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR DES AGENCES DES ÉTATS-UNIS.

W. J. White.

Quelle qu'en soit la cause, on a, au cours de l'année qui vient de s'écouler, constaté dans l'esprit des Américains un intérêt plus vif pour le Canada et les Canadiens que dans toute la période qui a précédé la guerre, alors que l'immigration partie de ce pays dépassait de beaucoup ce qui se voit aujourd'hui. Ce changement d'attitude était

fort à souhaiter et il n'est pas besoin d'aller loin pour en découvrir la cause. Il se peut que ces causes soient diverses, en partie entachées d'égoïsme, en partie teintes du sentiment d'amitié auquel d'ailleurs je donnerais une plus grande part qu'à l'égoïsme. Et de ceci je suis assez certain vu que partout, et surtout depuis l'entrée des Etats-Unis dans la guerre, "l'air" était différent. Et même avant cet événement, les louanges décernées aux merveilleuses qualités militaires des Canadiens remplissaient les pages de toute la presse, leurs exploits en champ clos s'adornaient de gros titres, les éditeurs trempaient leurs bonnes plumes et relataient dans une presse enflammée les hauts faits des Canadiens. Puis l'esprit du grand public vint à son tour se mettre au même diapason, et dès lors il suffisait de l'entrée au bon moment de ce pays dans la guerre pour créer une amitié fraternelle dont les liens ne se briseront plus. On commença à se rendre compte aux Etats-Unis que le Canada et les Canadiens méritaient qu'on s'en occupât. Ces titres en vedette et ces articles de tête créèrent vite une émulation qui gagna toutes les classes, on m'a même déclaré que la clef du succès dans l'entraînement des troupes dont l'affluence augmentait sans cesse fut le mot d'ordre "Montrons au monde que nous sommes des soldats aussi vaillants que les Canadiens; qu'on nous laisse égaler au moins leurs hauts faits. Il se peut que nous n'y parvenions pas, mais nous ferons du moins de notre mieux." Officiers et soldats, soldats et officiers, tous ne faisaient qu'un dans cette affaire. Partout des petits mots d'amitié, partout un intérêt aussitôt éveillé: "Ainsi, vous êtes du Canada! Permettez-moi de vous dire que le Canada fait noblement son devoir." Mots jaillis du cœur, pleins de chaleur et d'âme entendus ici, là, partout.

Voilà une des causes qui ont suscité tant d'intérêt pour le Canada. En voici une autre, mais celle-ci est personnelle. En entendant parler si souvent de ce peuple et de ce pays, de ses ressources et de ses richesses naturelles si variées qui font qu'une nation qui les possède est forte par elle-même; en écoutant ce que l'on rapportait de son avancement agricole et le reste, on se demandait tout de suite de quelle façon on pourrait bien profiter de tout cela en prenant le train pour ce pays et en s'y adonnant à l'agriculture dont on connaissait une bonne partie des secrets. Comment pourrait-on arriver à ce but et faire de soi un producteur de grand style pour le bien des alliés et de leurs forces combattantes. Et cette inquiétude aboutissait à la réponse tirée du fait que des milliers d'autres s'en étaient bien tirés en arrachant à ce sol les richesses qu'il cachait, en se procurant à vil prix des effets dont la valeur de productivité serait beaucoup plus considérable qu'un effet de même nature payé beaucoup plus cher de l'autre côté de la frontière.

Il nous est venu l'an dernier beaucoup plus de monde que dans toute autre période de la guerre. Ces gens apportaient plus d'argent par tête que jamais ils n'avaient fait dans le passé. On vit enfin une recrudescence de cet esprit héroïque qui balaya le Canada à l'époque des enrôlements. Le courant changeait et je suis aise de pouvoir déclarer que pendant l'année on n'a pu constater autre chose qu'un mouvement toujours en avant.

Et afin que l'on ne puisse pas venir dire que dans le travail zélé et le grand cœur de nos agents loyaux et allants, désireux de montrer des colonnes de chiffres, on restait assez indifférents sur la classe de colons à obtenir, je désire déclarer ici même que, jamais dans leur histoire nos gens n'ont été aussi prudents et soigneux dans le triage des sujets. Et je tiens à affirmer que ce triage n'était pas des plus faciles. On devait s'attendre à voir arriver des indésirables, des sujets des nations ennemies, des gens originaires de pays contre qui nous guerroyions. Et en réalité il s'est trouvé des centaines de ces gens. A chaque pas il s'agissait de voir à sauvegarder les intérêts du pays et de ne permettre à personne de traverser les lignes sans être qualifié de toutes façons, tant sous le rapport du respect des lois que sous celui de l'utilité pour le pays d'adoption. Et les sujets ennemis furent éliminés. Sans rudesse mais avec fermeté, on leur fit comprendre que le Canada ne trouvait pas où les placer. Les chiffres de l'année indiquent une augmentation toujours grandissante de mois en mois, et cela

pendant toute l'année d'une immigration composée d'une classe de peuple qui est destinée à rendre de plus grands services au pays que celle venue depuis bien longtemps.

Je n'ai besoin que de faire voir l'augmentation du prix des terres agricoles dans toute l'étendue de nos provinces de l'ouest pour mettre en évidence la qualité du travail accompli cette année. On constate une diminution dans le nombre des établissements si on établit la comparaison avec les installations de l'année précédente, mais les compagnies de chemins de fer et d'immeubles établissent dans leurs rapports une augmentation sérieuse dans la superficie en acres de terres vendues de même que dans l'évaluation de ces terres. Et tout ceci est dû au facteur: demande, créée par le colon de l'année précédente muni d'argent et d'expérience, créée aussi par les fermiers voisins disposés à faire l'achat de terrains plus étendus.

Il ne serait peut-être pas sans intérêt de dire que l'œuvre de rapatriement s'est poursuivie et avec succès. Ceux qui suivent la marche et qui sont curieux de l'histoire de l'immigration admettent que cette dernière repose sur un état d'instabilité. Empêchez un peuple de se sentir chez lui, et vous verrez toujours se produire un malaise chez ce peuple, et ce malaise conduit à l'immigration. Le résultat de la propagation d'un malaise s'est montré au Canada, surtout chez les nouveaux venus installés dans les districts éloignés des centres où les femmes se trouvaient peut-être dans l'obligation de faire la tâche des hommes, où il pouvait arriver que la bague d'une garde de faucille se perdît, que la garde elle-même glissât et disparût sans pouvoir être remplacée, ou encore que les chaînons d'une chaîne de la roue-maîtresse fussent enfouies par accident dans l'herbe du sol. Rien autre chose sous la main, et quarante milles de là à la prochaine ville. Pendant ce temps le grain murît à vue d'œil, la récolte va être fort belle, et le découragement se montre l'oreille, on se remémore des histoires de terres jeunes situées bien loin; on vacille puis on part. Nous avons connu cela, nous avons connu le temps où l'on contait à l'oreille de fermiers que la fortune guettait de ce côté-ci de l'horizon des histoires de découragement, et ces fermiers en dépit de leurs belles espérances partaient vers d'autres cieux. Je me rappelle un cas entre autres, où vingt-six familles, toutes du même voisinage, prirent le train pour les terres nouvelles de l'ouest lointain, pour la terre " où tout ce que l'on avait à faire était de jeter la semence et d'attendre que la récolte se fît d'elle-même ". Cela se passait il y a trois ans, et l'autre jour encore comme je me trouvais à attendre, assis sur le coin d'une boîte sur le quai d'une gare quelconque du nord des Etats du Sud, j'aperçus le dernier des vingt-six fermiers susdits placer sur un wagon de chemin de fer les palonniers d'une voiture de ferme portant l'étiquette de destination " Winkler, Canada ". Alors j'ai eu une courte conversation avec le fermier. Je m'étais entretenu bien souvent avec lui dans le passé, car, comme je l'ai laissé entendre, une part de notre mission est de veiller au rapatriement. L'homme me dit: " Eh, bien! c'est la fin. Je retourne là où j'aurais dû toujours demeurer. Et je reviens faucher encore de belles récoltes ". C'est alors que, tout en entremêlant ses déclarations de quelques expressions un peu crues mais fort expressives à l'adresse de celui qui lui avait mis dans la tête de quitter sa terre, et ce avec une faillite complète pour résultat, d'une main il enleva le chapeau même qui le couvrait trois ans plus tôt sur sa terre de l'ouest canadien, et de l'autre main il essuya les gouttes de sueur qui couvraient son front; puis saisissant la barre d'accès de la plate-forme d'une voiture, il fila du côté du Canada. Il avait perdu deux mille dollars. Et la même triste histoire se répète un peu partout. On part pour voir du neuf, et on revient content de vivre où l'on se trouve.

Somme toute, nous avons eu une année satisfaisante, et si la même mentalité demeure, si on travaille toujours comme on l'a fait, je prévois pour l'exercice 1918-19 une amélioration sensible sur cette année.

RAPPORT DU MÉDECIN EN CHEF DE L'IMMIGRATION.

PETER H. BRYCE.

Le travail des médecins inspecteurs des ports a été, à cause de la guerre, de peu d'importance et les médecins se sont occupés de travaux auprès des soldats ou ont soigné un peu partout ailleurs que dans les ports.

TABLEAU I.—Nombre des immigrants refusés par cause aux ports océaniques durant l'exercice 1917-18.

Maladie du cœur	1	Déserteur	1
Hernie	1	Immigrant indirect	7
Aliénation mentale	3	Manque d'argent	19
Troubles cérébraux	1	Sous le coup probable d'accusations d'un caractère public	20
Délabrement physique	1	Sans passe-port	1
Syphilis	1	Rat de cale	9
Trachoma	4		
Camarade de route d'un malade	1		
Criminel	1		71

Le nombre de refus, bien que petit en réalité, est considérable, toutes proportions gardées, vu que en 1912-13 sur 263,423 immigrants de cette catégorie, la totalité des refus n'a été que de 765, soit 1 sur 348 sujets contre 1 sur 109 sujets cette année. Les 12 refus causés par des raisons de santé comprenaient trois aliénés, cependant que les criminels, les tarés au physique et les nécessiteux comprennent nécessairement une majorité de pauvres d'esprit.

TABLEAU II.—Déportations par nationalités.

	1916-17.	1917-18.	Total. 1912-18.
Anglais	186	36	7,011
Américains	324	407	3,100
D'autres nationalités	95	84	2,739

Le total des déportations aux Etats-Unis, bien que plus considérable de beaucoup, est relativement petit si l'on tient compte du nombre plus élevé d'immigrants venus cette année de ce pays. La plupart des déportés sont des indésirables au point de vue social plutôt qu'au point de vue médical.

TABLEAU III.—Causes qui ont amené les déportations pour l'exercice 1917-18.

Alcoolisme	1	Tuberculose	2
Anémie	1	Concubinage	39
Usage de stupéfiants	7	Criminalité	274
Epilepsie	1	Immoralité	18
Hémiplégie	1	Accusations publiques	91
Hernie	1	Prostitution	23
Aliénation	32	Vagabondage	35
Paralysie	1		
			527

Il est intéressant de noter le nombre considérable, 527, de déportations en même temps que la faible totalité des immigrants mise en face du nombre obtenu en 1912-13, alors que sur plus de 400,000 sujets arrivés au Canada il ne s'est produit que 1,281 déportations. Ceci semble mettre de plus en plus en évidence le fait que les indésirables, physiquement, intellectuellement ou moralement, ne sont jamais déportés la première année de leur arrivée au pays, mais que d'année en année leurs tares les ramènent sous la surveillance officielle du département.

Le tableau III fait voir comment l'immigrant dénué du sens social demeure une menace pour la société; et de nos jours où l'étude mentale des criminels faite au sein d'institutions *ad hoc* fait voir de plus en plus que ce sont les tares intellectuelles qui constituent la majorité de ces classes, l'importance extrême qu'il y a d'empêcher ces tarés de trouver admission au Canada devient d'année en année de plus en plus évidente. Les cas médicaux qui constituaient dans le passé la plus grande partie des déportations, sont descendus au minimum dans les quelques sujets qui nous sont venus ces dernières années. Et naturellement ces sujets sont morts ou revenus à la santé; quant au sujet atteint de tares criminelles, il devient récidiviste et échoue dans nos prisons ou nos institutions publiques et devient par là un fardeau permanent pour l'Etat.

Le résultat des arrivages par immigration, considéré au point de vue social, nous est présenté de façon encore plus claire si nous parcourons les rapports annuels publiés par les provinces et les cités. Le procureur général de l'Alberta fait rapport que pour 1917, sur les 905 sujets officiellement à la charge de la province, 402 étaient canadiens et 503 étrangers. Sur le nombre de cas examinés dans cette province au sein des cours juvéniles, soit 525 en tout, âgés de 16 ans et au-dessous, 205 étaient canadiens et les autres, soit 320, immigrants ou enfants de sujets étrangers.

Il convient de noter qu'il se trouvait dans ce nombre 70 Américains, 64 Anglais, puis tout de suite après 37 Allemands, que suivaient de près 29 Russes, 27 Ecossais et 20 Juifs.

Le rapport ajoute: " Bon nombre des enfants qui viennent devant la cour ne sont pas " compos mentis." Pour faire voir plus clairement la grande importance de l'immigration sur les œuvres d'assistance publique locale, nous rappellerons que l'an dernier le rapport établit que 51·3 pour 100 des cas amenés devant les Organisations de Charité à Montréal comportaient des sujets immigrés, pendant que sur les 922 cas de clinique psychiâtrique à l'Hôpital Général de Toronto, on ne rencontre que 446 Canadiens.

Ces chiffres trouvent un supplément d'exactitude dans les données fournies par la clinique de l'Hôpital Général de Toronto pour l'exercice expirant le premier mars 1918.

Tableau IV, comprenant la nationalité des sujets et le lieu d'origine des cas amenés à la clinique psychiâtrique de l'Hôpital Général de Toronto pour l'exercice expirant le premier mars 1918. Totalité des cas, 1,455.

Nationalité.		Lieu d'origine.	
Canada	803	Cour juvénile	803
Angleterre	291	Refuges, foyers et société des enfants	230
Russie	86	Inspection médicale scolaire	169
Ecosse	56	Organisations sociales	32
Etats-Unis	39	Hôpital des enfants	8
Italie	34	Lieux de caractère privé	31
Irlande	25	Foyers industriels	60
Autres pays étrangers	121	Autorités militaires	17
		Clinique externe	105

Les chiffres fournis dans tous ces tableaux où l'on trouve un petit nombre d'immigrants venus au Canada durant les quatre dernières années, sembleraient faire voir que les soins nécessités par l'immigration ne prennent pas fin au port d'entrée mais s'infiltrent dans les mailles du réseau de la colonisation. A un point de vue, différent même du traitement et de la prévention des maladies, la tâche de l'absorption de l'immigrant au sein de l'organisme social canadien se perpétue et prend une importance vitale; cependant que la coordination dans les travaux du département avec les départements provinciaux corrélatifs et les agences sociales, constatée dans un si grand nombre d'autres champs d'opérations, peut parfaitement continuer à se faire plus constante pour l'avantage mutuel de tous et en vue de l'absorption plus rapide dans le sens canadien de nombre de sujets étrangers qui choisissent le Canada pour leur pays d'adoption.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR EN CHEF DE L'IMMIGRATION JUVÉNILE BRITANNIQUE.

G. Bogue Smart.

On trouvera dans ce bref résumé des statistiques et autres renseignements relatifs au travail accompli par cette division du service.

La guerre a mis des entraves à la marche du progrès dans ce département de l'œuvre de l'immigration. La suspension forcée du travail pour la durée de la guerre constitue une question embarrassante pour nos fermiers et tenanciers. Jamais dans l'histoire du pays le besoin d'aide agricole ne s'est fait sentir comme à présent.

Au début de l'année 1918 il se trouvait 871 enfants éligibles à l'inspection. Sur ce nombre 54 étaient des enfants mâles et 327 étaient des filles. On les a distribués dans l'ordre suivant: Ontario, 658; Québec, 104; Nouveau-Brunswick, 47; Nouvelle-Ecosse, 37; Ile-du-Prince-Edouard, 8; Manitoba, 6; Saskatchewan, 2; Alberta, 4; Colombie-Britannique, 5.

L'année qui vient de s'écouler est unique dans l'histoire de l'immigration du fait qu'il ne s'est pas produit d'immigration juvénile.

Le nombre de jeunes immigrés inspectés et portés sur les rapports en 1917-18 par les fonctionnaires de ce département a été de 1,648. La transmission de ces rapports s'est faite individuellement et a été livrée avec toute l'alacrité voulue au Bureau Fédéral local à Londres par l'entremise du Haut Commisaire pour le Canada.

Il s'est fait en faveur du Canada une immigration de 73,524 garçons et filles depuis l'organisation du mouvement, et sur ce nombre la plus grande partie ont été dirigée vers les travaux agricoles.

Il nous est venu de la part des Foyers une demande d'une importance inusitée de garçons et filles. De 1900-01 à 1916 le nombre des demandes a été de 359,589, le mouvement général de l'immigration étant, dans la même période, de 32,078 sujets.

L'amélioration générale de nos garçons d'Outre-mer, constatée au cours de l'année dernière, a été de nature à nous donner satisfaction, bon nombre d'entre eux ayant achevé leur apprentissage et gardant leur métier original en travaillant à titre de "main-d'œuvre".

Comme tels ces gens sont indispensables et pour cette raison bon nombre de fermiers de ma connaissance n'ont pas permis que la question des gages devînt un obstacle à la conservation des services d'un garçon ou d'un tout jeune homme dont les talents ou les capacités leur étaient devenus familiers.

Pour ceux qui se sont vivement intéressés à cette question il sera agréable d'apprendre que, nonobstant les nombreux appels au sacrifice faits à la population de la mère-patrie, la fontaine de la générosité en faveur de l'enfant nécessiteux ne s'est pas tarie, et que ce noble labeur n'a pas souffert sérieusement dans son développement.

Les foyers et écoles de formation que l'on a à juste titre appelés " Portes toujours ouvertes " sont aujourd'hui pleins à déverser, et il est à espérer qu'en temps et lieu bon nombre de ces enfants obtiendront leur permis de faire voile vers cette partie de l'Empire qui est le Canada où les attendent avec profit pour eux plus d'une porte ouverte.

Le tableau ci-joint fait voir le nombre de demandes reçues par les diverses agences pour enfants au cours de l'année qui vient de finir:

Société ou agence.	Demandes d'enfants.
Foyers du docteur Bernardo, Toronto et Peterborough, Ont., et Winnipeg, Man.	12,175
[1]Mlle Macpherson, Stratford	334
M. J. W. C. Fegan, Toronto	400
Foyer National d'enfants et Orphelinat, Hamilton	1,000
M. Quarrier, Fairknowe Home, Brockville	310
Foyer Marchmont, Belleville (Mme Birt)	433
[2]Mme Smyley, Hespeler	60
L'Association Catholique d'Emigration	2,045
Church of England Waifs and Strays Society, Sherbrooke, P.Q.	60
[3]Church of England Waifs and Strays Society, Niagara-on-the-Lake, Ont.	
M. Middlemore, Halifax, N.-E.	268
Agence d'Emigration de l'Armée du Salut, Toronto	731
The Children's Aid Society of London, Angleterre	100
	17,916

L'administrateur général des Foyers Bernardo au Canada a déclaré: " Pour ce qui est de la diminution des demandes sur celles des années passées, je dirai que nous ne devons pas y voir une diminution dans la demande de sujets juvéniles mais bien un effet de ce que tout le monde du pays sait que les travaux sont suspendus du fait de la guerre, et du travail que nous nous sommes imposé nous-mêmes pour détourner les demandes."

NOTE.—Dans tous les cas la demande est plus forte que jamais, mais vu l'impossibilité où nous nous trouvons d'assurer l'arrivée des enfants, nous n'avons gardé dans nos archives qu'un minimum de demandes.

Le tableau ci-dessus constitue un rapport du travail d'inspection de l'année dernière présenté sous une forme condensée:

Nombre d'enfants constaté dans les Foyers et condition de ces enfants:	
Bon	1,167
Satisfaisant	11
Mauvais	....
Santé:	
Bon	1,161
Satisfaisant	14
Mauvais	3
Amélioration:	
Bon	1,091
Satisfaisant	86
Mauvais	1
Conduite et mœurs:	
Bon	1,140
Satisfaisant	37
Mauvais	1
Rapports supplémentaires ou faits en duplicata	66
Perdus de vue temporairement	31
Absents lors de la visite de l'inspecteur à leur domicile	8
Retournés en Angleterre	4
Expédiés aux Etats-Unis	3
Mariés	12
Morts	2
Enfuis	4
Garçons sujets à la "Loi sur les pauvres", autrefois mis sous la surveillance de ce département et enrôlés pour le service outre-mer	268
Tués à la guerre	39
Blessés ou manquants	32
Titulaires d'honneurs reçux au front	1

[1] On ne tient pas de registres pour 450 ou 500 autres enfants.
[2] Outre ce nombre, d'autres demandes ont été faites par message téléphonique ou de vive voix aux Foyers.
[3] Fermé.

Nombre d'enfants éligibles à l'inspection:

Premier janvier 1917	1,239
Rapports spéciaux et en duplicata préparés pendant l'année	409
Totalité des inspections et rapports faits en 1917	1,648
Garçons sous la "Loi des pauvres", auparavant sous la surveillance du département et enrôlés depuis dans le corps expéditionnaire canadien	1,076
Tués à la guerre	55
Blessés ou manquants	54
Candidats à des honneurs accordés au front	5

A la suite d'observations minutieuses et d'application constante tout le temps des vingt années où je me suis occupé de ce travail, je me suis trouvé en état de juger non seulement de la valeur de cette division particulière de l'immigration au profit de notre Canada, mais aussi du besoin qui se fait sentir au pays de cette classe de main-d'œuvre.

SURVEILLANCE ET SOLLICITUDE APRÈS ADOPTION.

Les soins de l'office que je remplis comprennent une surveillance générale de tous les enfants de moins de 18 ans qui ont été amenés au Canada par le soin d'organisations et d'agences accréditées. Le département a donc à exercer une surveillance générale sur tout enfant amené au Canada et qui n'est pas devenu membre d'une famille.

L'idée de faire surveiller les enfants par ce département se trouve être relativement la même que celle qui a présidé aux règlements adoptés par le bureau local du Gouvernement et le bureau-chef respectivement en Angleterre.

Le département s'en tient à une politique large pour ce qui a trait à l'âge, une fois la période d'inspection terminée pour le garçon ou la fille et si la nécessité s'en fait sentir.

Les rapportés expédiés en Angleterre contiennent les renseignements les plus complets sur les conditions de vie et de travail de chaque enfant.

Quand on se rend compte qu'un garçon ou une fille se trouve dans un milieu peu convenable, on en avertit le surintendant du foyer et l'enfant passe à une autre famille ou à une autre station.

Les foyers de réception et de distribution ont reçu des visites régulières au cours de l'année et on s'est rendu compte qu'ils étaient tenus en bon ordre et suffisamment meublés.

Ces centres sont d'un grand secours aux enfants et notre travail s'est trouvé, grâce à eux, grandement facilité. Les enfants, une fois leur majorité atteinte, ne doivent plus compter sur le Foyer, car on les considère comme devant se suffire à eux-mêmes. Cependant, ils sont toujours les bienvenus au Foyer, quand ils y reviennent y faire des visites.

Presque tous les foyers se trouvent dans Ontario, Québec et les provinces maritimes, et de ce fait, la plupart des enfants ont été installés dans ces provinces.

Pour marcher avec le temps, les gages de ces jeunes garçons et filles se sont, d'après ce que nous avons vu, assez sensiblement élevés sur les fermes. Ces jeunes ont des habitudes de frugalité. Chaque dollar gagné par ces jeunes garçons et ces filles et épargné par eux a été honnêtement gagné. Ils pratiquent l'économie et la plupart d'entre eux possèdent des comptes de banque dans des établissements à charte ou à la banque d'épargne du bureau de poste.

La question m'a été souvent posée, à savoir ce que les garçons font de leur argent. Je m'en suis enquis d'une façon toute spéciale.

Comme je l'ai déjà fait remarquer, mille six cent quarante-huit jeunes garçons et filles ont subi l'inspection et ont fait l'objet de rapports au bureau local du Gouvernement à Londres en 1917. Sur ce nombre mille trois cent vingt-six étaient d'âge à gagner, alors que trois cent vingt-deux avaient l'âge requis pour la fréquentation de l'école et ont été placés sous la garde de parents d'adoption qui leur fournissaient le couvert, le vivre, l'habillement et la fréquentation de l'école. L'ensemble des gages

recueillis par ceux sur qui le département garde l'œil a été de $69,720.20, soit une moyenne de $50 par tête, et ce sans tenir compte de la pension et du couvert.

La grande majorité de ces enfants possèdent des livrets de banque d'épargne, soit en leur nom propre soit par l'intermédiaire du foyer et en leur nom, où ils peuvent retirer certaines sommes au besoin. A ce propos, les exemples suivants pris au hasard, peuvent intéresser le lecteur si l'on tient compte que ces jeunes sont arrivés au pays sans le sou.

Un jeune garçon frappait l'autre jour à l'un de nos foyers avant de partir pour outre-mer avec les Forces Expéditionnaires Canadiennes et y laissait en soin $1,200 en Bons de la Victoire. En plus $370 à déposer à une banque d'Epargne en son nom et en fiducie. Il avait débuté au travail sur une ferme de l'Ontario il y a huit ans, et ces deux sommes représentaient un compte net de ses épargnes.

Un autre jeune garçon qui avait sans succès fait tout en son possible pour se faire enrôler, dépensa $1,000 en Bons de la Victoire sur ses $1,300 d'épargne, tout cela lui étant venu en travaillant à titre de main-d'œuvre sur une ferme. Il y a sept ans ce jeune homme avait débuté dans son apprentissage.

Il se trouve quelques garçons de même que des filles qui se sont mis à faire parvenir de temps en temps des secours en argent à leurs parents pauvres en Angleterre, cependant que d'autres font venir à eux leurs père et mère, frère et sœur.

Que cette œuvre de conservation de l'enfance soit une œuvre non seulement philantropique mais intensément patriotique et Impérialiste, on le voit par le nombre considérable de jeunes hommes et de jeunes garçons qui se sont rassemblés autour du drapeau au Canada depuis le commencement de la guerre. Bon nombre d'entre eux ont déjà fait le grand sacrifice et leurs corps gisent sur les champs de France et des Flandres cependant que leurs compagnons, animés d'un même courage, marchent à la victoire finale.

Cette loyauté envers la mère-patrie et cet empressement à courir à son secours de la part de ces jeunes hommes devraient être de nature à donner au travail dont il est ici question un nouveau lustre aux yeux des constructeurs de l'Empire.

De façon générale on peut dire que chacun de ces jeunes hommes a quitté une situation lucrative et de bons foyers soit sur la ferme soit au sein des villes pour répondre à l'appel du devoir.

Outre ceux dont je viens de parler, il s'en trouve plusieurs autres qui, n'ayant pas réussi à passer l'examen nécessaire du service militaire actif, font tout de même leur part dans le travail des munitions au Canada.

Des douzaines de ces jeunes gens ont gagné leur commission sur le champ de bataille et se mettent actuellement en vedette comme officiers et sous-officiers. La Médaille militaire et d'autres décorations ont été accordées à ces gens qui étaient autrefois de simples immigrants, et plusieurs d'entre eux, je crois, ont été recommandés pour la Croix Victoria, prouvant par là que en outre de leur loyauté ils possèdent le vrai esprit combatif de l'Anglais né.

Les données sur les enrôlements de garçons d'Outre-mer fournies par les diverses sociétés à la date du 4 mars 1918 sont les suivantes:—

Barnardo	6,195
Middlemore	434
Macpherson	407
Eglise d'Angleterre	405
Association catholique d'Immigration	531
Armée du Salut	67
Mme Smyley	115
National Children's Home and Orphanage	486
Fegan	350
Quarrier	400
Manchester and Salford Boys' and Girls' Refuges	83
Mme Birt	402
Total	9,875

Les effets de longue portée d'efforts continués d'année en année et suscités par l'œuvre de l'immigration des enfants de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, sautent de plus en plus aux yeux à mesure que les années passent. Cette grande guerre, tout en imposant un temps d'arrêt temporaire à cette œuvre, a servi de véhicule à une démonstration d'un nouvel éclat sur l'importance de cette entreprise au sein de l'Empire.

CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTRÔLE

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS

1918

Soumis conformément aux prescriptions du chapitre 39, article 34, des Statuts revisés du Canada.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
J. DE LABROQUERIE TAÇHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1919

[N° 19—1919]

A Son Excellence le duc de Devonshire, C.J., C.P., G.C.M.G., G.C.O.V., etc., etc., etc.,
Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

J'ai l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des Travaux publics du Canada pour l'exercice terminé le 31 mars 1918.

J'ai l'honneur d'être,

de Votre Excellence,

le très obéissant serviteur,

F. B. CARVELL,

Ministre des Travaux publics.

OTTAWA, le 14 décembre 1918.

SOMMAIRE.

RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

RAPPORT DU SURINTENDANT GÉNÉRAL DU SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE.

RAPPORT DU PERCEPTEUR DU REVENU.

RAPPORT DU COMPTABLE EN CHEF.

RAPPORT DU GREFFIER EN LOI.

INDEX ALPHABÉTIQUE DU RAPPORT

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS 1918.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, le 1er novembre 1918.

A l'honorable F. B. CARVELL,
Ministre des Travaux publics du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport du ministère des Travaux publics pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1918.

DÉPENSES.

Les dépenses totales du ministère pendant l'exercice financier 1917-18, pour la construction, l'entretien et l'exploitation des différents ouvrages publics, se sont élevées à $14,055,207.70 et se répartissent comme suit:

Ports et rivières	$ 5,551,773 97
Dragage, outillage, etc	1,405,838 16
Glissoirs et estacades	64,859 36
Ponts et chaussées	18,991 41
Edifices publics	5,843,288 72
Lignes télégraphiques	751,451 48
Divers	419,004 60
Total	$14,055,207 70

Au cours du dernier exercice financier, le ministère a continué la politique d'économie inaugurée au début de la guerre, avec le résultat que les dépenses sont de $2,106,388.50 moindres que celles de l'année précédente, et de $15,228,109.12 inférieures à celles d'il y a trois ans. L'octroi du parlement pour cette année a été de $9,914,057.70 moindre que pour l'année 1916-17, et l'on se propose de le réduire encore pour l'exercice financier 1918-19.

RECETTES.

Les recettes, pendant l'année, ont été de $421,491.84, et proviennent des sources suivante:

Glissoirs et estacades	$ 26,187 92
Bassins de radoub	56,484 16
Loyers	106,205 10
Télégraphes	204,877 43
Recettes casuelles	27,737 23
Total	$421,491 84

Comme on peut le remarquer, ce total accuse une diminution de $71,768.17 sur le résultat de l'année dernière; cette diminution est presqu'entièrement imputable aux glissoirs et estacades. Les autres item varient un peu mais forment environ le même montant total. Cette grande diminution dans les recettes des glissoirs et estacades doit être attribuée au nouvel arrangement conclu l'année dernière, avec la *St. Maurice River Boom and Driving Co.*, par lequel tout le système de glissoirs et d'estacades de la rivière Saint-Maurice fut loué à cette compagnie, à partir du 1er avril 1917, aux taux de $1 par année. La compagnie perçoit les droits fixés par un arrêté du conseil, et, après avoir déduit le coût de l'entretien et de l'opération, doit rembourser le surplus des recettes sur les dépenses. Lorsque ce système était sous le contrôle direct du ministère, on ne chargeait pas le coût de l'entretien et du fonctionnement au débit des recettes, mais les dépenses étaient payées au moyen d'octrois votés spécialement à cette fin et tous les droits perçus étaient inscrits comme recettes. La compagnie n'a pas encore fait de paiement d'après ce nouvel arrangement, mais, dans tous les cas, le changement de système par lequel toutes les dépenses sont déduites des recettes, devra infailliblement en diminuer le total d'un montant assez substantiel.

L'année dernière, on avait attiré l'attention sur la diminution remarquable des recettes pour le district de la rivière Ottawa. Cette année, on a perçu $9,904.38 de plus que l'an dernier et 1,059,364 pièces de bois de plus ont passé dans les ouvrages. Cette augmentation est due à la grande quantité de pièces de bois qui avaient été retenues dans les tributaires au cours de l'année précédente.

TRAVAUX DES HAVRES ET DES RIVIÈRES.

Les dépenses totales faites par cette division du ministère, ont été de $5,551,773.93, dont $4,097,211.58 doivent être chargés au capital et $1,454,562.39 au revenu. Ce montant est inférieur aux dépenses de l'année dernière d'environ un million de dollars.

Les ouvrages suivants ont été terminés au cours de l'année dernière:

Nouvelle-Ecosse.—East River: amélioration de la rivière et écluse.

Nouveau-Brunswick.—Des petits quais sur les rivières Bass, Moulies et St-Nicolas.

Québec.—Un petit brise-lames à Saint-Zotique.

Ontario.—Un petit quai à Desbarats; des murs de soutènement à Fort-William; des améliorations du havre à Kingston et un brise-lames en pilotis à Port Arthur.

Colombie Britannique.—Un petit quai dans l'anse Sea Otter; une jetée à Steveston, une deuxième section à l'embouchure de la rivière Fraser, et un brise-lames à Victoria.

Les travaux suivants étaient en construction à la fin de l'année:

Nouveau-Brunswick.—Saint-Jean, améliorations du havre, dans la baie Courtenay.

Québec.—Une digue à Laprairie, des améliorations dans le havre de Rimouski et dans la rivière Saint-Charles; le bassin de radoub Champlain à Lauzon.

Ontario.—Un prolongement du brise-lames de l'ouest à Port Stanley, et des améliorations dans le havre de Toronto.

Colombie-Britannique.—Un hangar sur le côté ouest du quai, à Vancouver; des quais et un hangar à Victoria.

DRAGAGE.

Les dépenses faites pour le dragage ont été de $1,405,838.16, une diminution de $1,004,575.08 sur les déboursés de l'année précédente.

Dix-sept unités de la flotte de dragage du ministère n'ont pas été employées durant l'exercice financier 1917-18. En conséquence, plusieurs remorqueurs du ministère des Travaux publics purent être mis à la disposition des ministères qui en avaient besoin. Le ministère du Service Naval employa le bateau *Speedy* et les remorqueurs *Helena, Canso* et *Sir John.* Le remorqueur *Canso* fut employé par le ministère des Douanes avant d'être prêté au Service Naval.

Les dépenses pour l'entretien de la flotte ont été réduites autant qu'il était possible de le faire, tout en lui conservant son efficacité. On n'a pas acheté ou construit de nouveaux bateaux. Les dépenses pour du dragage à l'entreprise n'ont été que de $53,359.07.

On a terminé le dragage du chenal de la rivière Est, dans le havre de Pictou, N.-E. La drague *N° 5* du ministère (*Northumberland*), a été employée à ce travail depuis 1908 et a enlevé 2,972,228 verges cubes de déblais.

On a parachevé le creusage du chenal de la rivière Saguenay, qui a maintenant une profondeur minimum de 16 pieds et une largeur de 250 pieds, à partir du pied des battures jusqu'à Chicoutimi.

Des battures et des pointes rendaient la navigation dangereuse dans le chenal principal du fleuve Saint-Laurent, dans le lac Saint-Louis; on a commencé à faire du dragage à ces endroits.

Les travaux faits à Port Arthur pendant la dernière saison avaient pour but l'amélioration de l'entrée du bassin du quai du gouvernement, l'élargissement de la partie sud du havre principal et du chenal King, l'achèvement du bassin de la Coopérative de la Saskatchewan et des *Grain Growers* et le commencement du creusage du bassin de l'élévateur Richardson.

A la fin de l'année, on avait terminé les travaux d'élargissement et de creusage du chenal passant dans le goulet désigné sous le nom de *First Narrows* et donnant accès au havre de Vancouver, ainsi que l'enlèvement de la batture Parthia; le chenal a maintenant une profondeur de 35 pieds dans le goulet et sur la batture, sur une largeur minimum de 1,200 pieds; il n'y avait à ces endroits, en décembre 1911, quand on a commencé ces travaux, qu'une profondeur de 30 pieds sur une largeur de 450 pieds. Cette amélioration du havre a nécessité l'enlèvement de 4,139,260 verges cubes de déblais.

A Nanaïmo, on avait commencé des travaux en 1914. Le havre a été considérablement amélioré par l'enlèvement de battures rocheuses qui l'obstruaient et les besoins de la navigation ne nécessitent pas d'ouvrage additionnel.

On a aussi terminé les travaux de dragage entrepris dans le havre de Victoria. Les battures rocheuses obstruant le passage des battures ont été enlevées et il y a maintenant dans le havre une profondeur de 20 pieds, qu'on considère suffisante pour les besoins actuels de la navigation.

Trente et un rapports spéciaux ont été envoyés au cours de l'année, aux ministères de la Marine et du Service Naval, afin que les navigateurs puissent être informés, par des nouvelles cartes et de nouveaux plans, des changements causés par l'exécution de nos travaux.

On a aussi fait du dragage aux endroits suivants, où l'on a dépensé $10,000 ou plus:

Nouvelle-Ecosse.—Liverpool.

Ile du Prince-Edouard.—Bridgetown et Rustico-Sud.

Nouveau-Brunswick.—Bathurst, Campbellton, chenal de Saint-Jean, Saint-Jean-Ouest et Shippigan.

Québec.—Ile-aux-Foins, Longueuil, Pointe Mission et rivière Saint-Maurice.

Ontario.—Byng Inlet, Hamilton, Midland, Port Burwell et Port Stanley.

Manitoba.—Rivière Rouge et Selkirk Slough.

Colombie-Britannique.—Rivière Fraser (Bras nord et battures de sable) et rivière Skeena.

ÉDIFICES PUBLICS.

Pour la construction, l'entretien et les réparations des édifices publics de tout le Dominion, on a dépensé $5,843,288.72, ce qui est environ le même montant que l'année précédente. De cette somme, $2,674,855.88 ont été employés pour la construction et l'amélioration des édifices publics, et $3,168,432.84 pour les réparations et l'entretien.

Les édifices suivants ont été parachevés au cours de l'année:

Québec.—Bureau de poste de Québec.—Des travaux complémentaires ont été faits pour terminer le contrat principal. Des cloisons furent construites pour les employés chargés de l'application de la Loi du Service Militaire; on a aussi installé une horloge dans la tour et fait l'aménagement intérieur de l'édifice.

Ontario.—Kingston, on a construit un gymnase pour le Collège royal militaire Trenton, des changements et des additions ont été faits au bureau de poste; on a posé un nouveau plancher dans le vestibule public et fait l'aménagement intérieur.

Manitoba.—Winnipeg, des changements à l'édifice d'immigration pour la station postale " A ".

Saskatchewan.—Regina, des changements à l'édifice de la Banque Royale et à l'édifice des messageries de la douane.

Les édifices suivants étaient encore en construction à la fin de l'année:

Nouvelle-Ecosse.—Halifax, casernes militaires.

Québec.—Trois-Rivières, édifice public.

Ontario.—Ottawa, édifice du parlement.

Alberta.—Calgary, salle d'exercices militaires.

En vue de la rareté du charbon anthracite l'hiver dernier, le ministère décida, pour économiser cette espèce de charbon et donner l'exemple aux autres grands consommateurs, de faire des changements dans les fournaises des édifices publics situés dans les Provinces maritimes et dans l'Ouest, afin de pouvoir utiliser le charbon bitumineux de provenance locale. De cette manière, on a épargné une quantité considérable d'an-

thracite pour l'usage domestique. D'une manière générale, les résultats obtenus dans les édifices publics ont été satisfaisants, bien que le charbon mou exige plus d'attention et plus de soins.

Le ministère a été chanceux de ne pas avoir subi plus de dommages à la suite de l'explosion du 6 décembre 1917, dans le havre d'Halifax. Le toit de la salle d'exercices militaires fut démoli et les carreaux des fenêtres des édifices du bureau de poste et de la douane furent brisés; ces dommages et la dislocation temporaire de certaines parties des appareils de chauffage furent promptement réparés.

RECONSTRUCTION DE L'ÉDIFICE DU PARLEMENT, OTTAWA.

Des progrès exceptionnellement rapides ont été faits dans la reconstruction de l'édifice du parlement, au cours de l'année dernière, et on peut dire qu'un record a été établi pour la rapidité de la construction. En même temps l'ouvrage est de première qualité, comme il convient pour une entreprise nationale de cette importance.

Les travaux de la saison de 1917 furent commencés le 2 avril; à cette date, la maçonnerie des murs intérieurs de l'aile du Sénat avait la hauteur de deux étages; pour tout le reste de l'édifice, elle n'était rendue qu'à quatre pieds au-dessus du niveau du sol.

Lorsque les travaux de maçonnerie furent discontinués, le 18 décembre 1917, tous les murs extérieurs et les murs des cours avaient été terminés jusqu'à la corniche principale, au niveau du toit. Pour compléter les travaux de maçonnerie, il ne restait plus que l'ouvrage en pierre des quatre tours de ventilation du nord, des pavillons de la façade, des cheminées et appentis au-dessus du toit.

La construction de la tour principale ne fut pas commencée l'année dernière, l'entrepreneur employant toutes ses forces afin d'avancer suffisamment l'édifice pour qu'on en construise le toit avant l'hiver.

L'ouvrage en acier de structure, qui avait déjà été commencé avant la saison de 1917, a été terminé, à l'exception de quelques petites sections, comme les pavillons et les toits des tours, des poutres pour les paliers des escaliers, etc.

Les toits en pente sont construits avec du "Flex-or-Crete", une composition en béton incombustible, qu'on peut clouer; les toits plats et les plates-formes sont en tuiles en terre cuite. Les toits en pente furent terminés à l'exception du toit des Communes, qu'on ne put construire à cause d'une gelée hâtive; les toits des tours et des pavillons ne peuvent être construits tant que les travaux en maçonnerie ne seront pas finis.

Les arches en terre cuite des toits plats ont été construites, et la pose de la couverture en cuivre rouge, en goudron et en gravier sera faite lorsque les conditions de la température le permettront.

Le 25 septembre 1917, on a commencé la construction des arches en terre cuite pour les planchers de l'édifice et on a fait depuis environ 80 pour 100 de ce travail.

Les travaux d'excavation pour le système central de chauffage sont très avancés et les fondations en béton du mur du côté nord de l'édifice ont été faites.

Les conditions d'emploi de la main-d'œuvre ont été généralement satisfaisante; pendant l'année 1917, la force moyenne des équipes était de 495 hommes.

En 1917, il y a eu quatorze assemblées de la commission parlementaire conjointe et quinze réunions de la commission de reconstruction; il y a eu aussi des assemblées

des orateurs, des sénateurs et des présidents des comités de la Chambre des communes pour discuter les différents travaux de la reconstruction et la disposition intérieure de l'édifice.

Jusqu'au 31 mars 1918, on avait dépensé pour cet ouvrage $2,774,873.18.

En sus des contrats mentionnés dans le rapport de l'année dernière, les entrepreneurs généraux, *P. Lyall and Sons Construction Co.,* ont accordé les sous-contrats suivants depuis le 1er avril 1917, avec l'autorisation du comité parlementaire conjoint:

Le 25 avril 1917, la commission accorda un contrat à R. R. Foster, d'Ottawa, Ont., pour 5,584 verges cubes de sable, à 77½ cents par verge cube.

Le 27 avril 1917, le comité parlementaire conjoint accorda des contrats pour les travaux à l'épreuve du feu, en terre cuite, à la *National Fireproofing Co. of Canada,* pour $104,473.75; à la *Sun Brick Co.,* pour $17,337.50; à la *Montreal Terra Cotta Co.,* pour $14,102.50. Ces contrats sont en cours d'exécution.

Le 1er mai 1917, un contrat fut accordé à la succession James Davidson, d'Ottawa, pour 5,000 madriers en épinette, de 2 pouces par 10 pouces par 16 pieds, livrés sur les lieux des travaux, à raison de $39 par 1,000 pieds, mesure de planche.

Le 20 juillet 1917, un contrat fut accordé à la *National Brick Company,* de Laprairie, pour la fourniture de 5,000,000 de briques ordinaires, à $12 par mille briques, livrées sur les lieux des travaux, tel qu'autorisé par le comité conjoint, le 18 juillet 1917. Ce contrat a été rempli.

Le 23 juillet 1917, un contrat fut accordé à *Wallace Sandstones Quarries, Limited,* de Winnipeg, Man., pour la fourniture de 154,000 pieds cubes de pierre à chaux de Tysdall, à $1.02 par pied cube, livrée sur les wagons à Ottawa, suivant l'autorisation du comité conjoint, accordée le 7 février. En réalité, ce contrat ne fut pas approuvé ou exécuté avant le 19 septembre 1917; 38,602 pieds cubes de pierre ont été livrés d'après ce contrat.

Le 24 août 1917, un contrat fut passé avec la Canada Cement Co., pour 33,000 barils de ciment, à $2.18½ cents par baril, livré à la manufacture, à bord des wagons; le prix du transport jusqu'à Ottawa, devant être déduit du prix ci-dessus mentionné, tel qu'autorisé par le Comité conjoint le 22 août 1917.

Le 27 août 1917, un contrat fut passé avec la compagnie *Missisquoi Quarries, Limited,* de Montréal, pour la fourniture de 7,300 pieds cubes de marbre gris, en pièces sciées sur deux côtés, de 8 à 9 pouces d'épaisseur, de 8 à 9 pieds de longueur et de 5 pieds de largeur, à $3.20 par pied cube; de 2,500 pieds carrés de dalles de 3 pouces, finies prêtes à être posées, en dimensions de 8 pieds de longueur et de 3 à 4 pieds de largeur, à raison de $1.20 par pied carré; de 71,000 pieds carrés de dalles de 2 pouces, comme ci-dessus, en dimensions de 3 pieds et 6 pouces à 4 pieds, par 1 pied et 9 pouces à 2 pieds, à 87 cents par pied carré; et de 25,000 pieds carrés de marbre noir de Missisquoi, de 1½ pouce d'épaisseur, fini poli, et taillé en la manière requise, à 87 cents par pied carré. Tout ce marbre devait être livré à bord des wagons à Ottawa, tel qu'autorisé par le Comité conjoint, le 22 août 1917.

Le 28 août 1917, un contrat fut passé avec *Dartnell, Limited,* de Montréal, pour la fourniture de 3,800 briques d'encoignure, à $122.50 par mille, de 19,000 boutisses à $106 par mille et de 37,700 panneresses à $106 par mille, le tout de la première qualité de briques émaillées de fabrique américaine, de la même dimension que les briques anglaises, et manufacturées par *Andrew Ramsay, Company,* de Mount Savage, Maryland, tel qu'autorisé par le Comité conjoint, le 22 août 1917. On fut obligé cependant d'annuler ce contrat, le 9 novembre, car le fabricant ne pouvait livrer les briques assez tôt pour qu'on puisse fermer l'édifice avant la fin de la saison, ce qui causait un retard considérable dans les travaux, et une commande fut donnée à la *Don Valley Brick Works,* de Toronto, pour la fourniture du reste des briques requises.

Le 20 septembre 1917, un contrat fut accordé à la *Trussed Concrete Steel Company of Canada, Limited,* de Montréal, pour la fourniture de 157,000 pieds carrés

(plus ou moins) de Hy-Rib, à 10½ cents par pied carré, livré sur le lieu des travaux, tel qu'autorisé par le comité conjoint, le 18 septembre 1917. Ce contrat a été terminé

Le 20 septembre 1917, un contrat fut acordé à *W. J. McGuire, Limited,* de Toronto, pour la plomberie, les tuyaux et les garnitures de l'édifice, à $129,900, tel qu'autorisé par la comité conjoint, le 18 septembre 1917.

Le 25 septembre 1917, un contrat fut accordé à la *Flexner-Taylor Company,* de South Boston, Mass., pour la fourniture de 300 tonnes, plus ou moins, de Flex-or-Crete, à $25 par tonne, tel qu'autorisé par le comité conjoint le 18 septembre 1917.

Le 25 septembre 1917, un contrat fut accordé à *W. E. Dillon, Company,* de Toronto, pour la toiture et l'ouvrage en métal laminé de l'édifice, pour la somme de $76,100, tel qu'autorisé par le comité conjoint, le 20 septembre 1917.

Le 11 janvier 1918, un contrat fut accordé à la *Canadian General Electric Co.* of *Canada, Limited,* pour des conduits et des garnitures électriques, à raison de $27,435.-35, tel qu'autorisé par le comité conjoint, le 8 janvier 1918.

Le 11 janvier 1918, un contrat fut passé avec la *Northern Electric Co., Limited,* pour des boîtes de distribution et des garnitures électriques, à raison de $3,106.09, tel qu'autorisé par le Comité conjoint, le 8 janvier 1918.

Le 25 mars 1918, un contrat fut accordé à *W. G. Edge, Limiter,* d'Ottawa, pour les travaux de ventilation et de chauffage, à raison de $386,000, tel qu'autorisé par le comité conjoint, le 21 mars 1918.

Le 26 mars 1918, un contrat fut accordé à la *Otis-Fensom Elevator Company, Limited,* pour la fourniture et l'installation de deux assenseurs électriques pour les personnes, du type à traction sans engrenages, Otis-Standard n° 17-33, I-I, pour les bureaux de la Chambre des communes et du Sénat, à raison de $31,940, tel qu'autorisé par le comité conjoint, le 21 mars 1918.

JUBILÉ DE LA CONFÉDÉRATION.

En commémoration du cinquantième anniversaire de la confédération, et comme dédicace de cet édifice par le Parlement et le peuple du Canada, la colonne centrale soutenant le plafond de la salle d'entrée, fut dévoilée par Son Excellence le Gouverneur général, à midi, lundi, le 2 juillet, avec des cérémonies imposantes. Des discours furent prononcés par le Très Honorables Sir Robert Borden, G.C.M.G., C.P., et le Très Honorable Sir Wilfrid Laurier, G.C.M.G., C.P. Cet événement fera époque dans l'histoire du Canada.

L'inscription suivante a été gravée sur cette colonne:

JUILLET
1867 1917
À L'OCCASION DU CINQUANTIÈME
ANNIVERSAIRE DE LA CONFÉDÉRATION
CONSTITUANT EN DOMINION DU CANADA LES
COLONIES BRITANNIQUES DE L'AMÉRIQUE DU NORD
LE PARLEMENT ET LE PEUPLE
CONSACRENT CET ÉDIFICE
EN COURS DE RECONSTRUCTION
APRÈS L'INCENDIE DU 3 FÉVRIER 1916
À LA COMMÉMORATION
DES EXPLOITS DE LEURS ANCÊTRES ET DE LA
VALEUR DES CANADIENS
QUI ONT COMBATTU DANS LA GRANDE GUERRE
POUR LA LIBERTÉ DU CANADA
DE L'EMPIRE
ET DE
L'HUMANITÉ

Le choix de cette colonne axiale de l'édifice du Parlement du Dominion, comme monument commémoratif, était des plus appropriés et significatifs.

TÉLÉGRAPHES.

Au cours de l'année, on a construit trente et un milles de nouvelles lignes dans la province de la Colombie-Britannique, comme suit:

Kamloops-Mount Olie..	2
" Sabona..	1
" Notch Hill..	11
Hefley Creek-Upper Louis Creek..	8
Merritt-Camford..	7
Golden-Windermere..	2
Total..	31

Les lignes ont maintenant 12,047¾ milles de longueur et il y a 1,106 bureaux; 443,806 messages ont été transmis sur les lignes, tandis qu'on n'en avait transmis que 411,934 l'année précédente. Les dépenses ont été de $751,451.48, comparé à $775,339.66 pour l'année précédente; et les recettes indiquent une augmentation de $13,424.08 sur les recettes de 1916-17.

Les bureaux de téléphone, de télégraphe et les bureaux conjoints se répartissent comme suit:

Téléphone..	665
Télégraphe..	389
Conjoints..	52
Total..	1,106

GALERIE NATIONALE.

La Galerie Nationale étant encore privée de la jouissance de ses salles d'exhibition, pour sa collection d'œuvres d'art nationales, a continué à concentrer son énergie dans le développement de sa politique de prêter ses œuvres d'art à toutes les sociétés artistiques, possédant des moyens suffisants pour les exhiber, et l'on est convaincu que cette ligne de conduite produit des résultats importants au point de vue de l'établissement d'écoles artistiques par tout le pays. La popularité de ce système est prouvée par l'augmentation des demandes de prêts, et, si l'on ne fait pas de nouveaux achats, il deviendra bientôt impossible de faire droit à toutes les demandes.

Des prêts réguliers annuels d'œuvres d'art ont été faits au cours de l'année à Saint-Jean, N.-B., Sherbrooke, P.Q., Fort William, Ont., Winnipeg, Man., Regina et Moosejaw, Sask., et des exhibitions spéciales ont été faites à Halifax, N.-E., à l'Association Artistique de Montréal, P.Q., à l'Exposition centrale du Canada à Ottawa, au musée d'art de Toronto, à l'Association d'expositions de l'ouest, dont le circuit comprend Calgary, Edmonton, Brandon, Regina, Saskatoon et Prince Albert, ainsi qu'à Vancouver, C.-B. On a acheté vingt peintures d'artistes canadiens pendant l'année.

On trouvera annexés à ce rapport, des rapports détaillés des différentes divisions du ministère décrivant les différents travaux faits dans le pays, au cours de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. B. HUNTER,
Sous-ministre.

ÉDIFICES PUBLICS.

PAR R. C. WRIGHT, ARCHITECTE EN CHEF.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Des réparations et des améliorations ont été faites aux édifices publics des endroits suivants: Amherst, Antigonish, Annapolis, Arichat, Baddeck, Dartmouth, Digby, Guysborough, Glace Bay, Inverness, New-Glasgow, Liverpool, Pictou, Parrsboro, Sydney, Sydney Mines, Springhill, Truro, Westville, Windsor, Wolfville et Yarmouth.

L'explosion du 6 décembre 1917, dans le havre d'Halifax, fit beaucoup de dommages aux édifices publics; des instructions furent immédiatement données pour que les réparations nécessaires soient faites, et les édifices furent remis en bon état.

ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Les édifices suivants ont été réparés et améliorés: le vieil édifice de la banque à Charlottetown et l'édifice public du même endroit, les édifices publics de Georgetown, Montague, Souris, Summerside et Tignish.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

On a réparé les édifices des endroits suivants: Bathurst, Campbellton, Chatham, Dalhousie, Fredericton, Grand Falls, Hampton, Hartland, Hillsboro, Marysville, Moncton, Newcastle, Richibuctou, Saint-Jean, St. Stephens, Sussex et Woodstock.

Les difficultés qui furent rencontrées pour l'approvisionnement en charbon anthracite des édifices de plusieurs endroits des Provinces maritimes furent résolues par l'installation de fournaises pouvant utiliser le charbon bitumineux local.

QUÉBEC.

Il a fallu faire des réparations aux édifices suivants: Arthabaska, Coaticook, Drummondville, Dundee, Grosse-Ile, Knowlton, Granby, Lachute, Longueuil, Magog et Québec.

Trois-Rivières: Cet édifice a été décrit dans le rapport annuel de 1914. Le 9 novembre 1917, un contrat fut donné pour l'aménagement intérieur. Ces travaux sont maintenant terminés. Les plans et les devis ont été préparés par le ministère sous la surveillance duquel les travaux ont été faits. L'entrepreneur pour la construction de l'édifice fut M. Joseph Bourque. L'entrepreneur pour l'aménagement intérieur fut la compagnie T. Shell. Les travaux furent surveillés par M. Stephen Robitaille, du ministère des Travaux publics, Ottawa.

Bureau de poste de Québec: La construction de cet édifice, qui a été décrit dans un rapport précédent, est maintenant terminée. Une horloge à quatre quadrans a été placée dans la tour et fonctionne très bien. Les travaux de la construction de cet édifice et des réparations des autres édifices de Québec ont été surveillés par M. Arthur Pouliot, commis des travaux, Québec.

ONTARIO.

Les réparations et les améliorations ordinaires ont été faites aux édifices des endroits suivants: Acton, Amherstburg, Aurora, Aylmer, Barrie, Belleville, Bowmanville, Bracebridge, Brantford, Bridgeburg, Cayuga, Chatham, Chesley, Clinton, Cobourg, Collingwood, Dresden, Deseronto, Dundas, Elmira, Elora, Essex, Galt, Goderich, Grimsby, Guelph, Hamilton, Harriston, Ingersoll, Kincardine, Kitchener, Lakefield, Leamington, Lindsay, Listowal, London, Midland, Milverton, Milmay, Mitchell, Mount Forest, Niagara Falls, North Bay, Orangeville, Orilia, Oshawa, Ottawa, Owen Sound, Palmerston, Paris, Parkhill, Peterboro, Petrolea, Picton, Port Hope, Preston, Sandwich, Sarnia, Seaforth, Simcoe, Shelburne, Steelton, Stratford, Strathroy, St. Catharines, St. Thomas, Sudbury, Toronto, Walkerville, Walkerton, Welland, Whitby, Windsor, Wingham et Woostock.

Ottawa: Grange.—Une nouvelle grange en bois a été construite sur une fondation en béton, près de la bergerie. Cette grange mesure 47 pieds par 20 pieds. On a aussi construit une grange pour le lin, près de l'édifice principal; elle mesure 47 pieds par 30 pieds.

Trenton: On a construit une addition en arrière de l'édifice public de cet endroit pour donner plus d'espace au bureau de poste.

MANITOBA.

On a réparé et entretenu les édifices publics de Winnipeg.

SASKATCHEWAN.

Des réparations et des améliorations ont été faites aux édifices des endroits suivants: Humboldt, Lloydminster, Maple Creek, Melfort, Moosejaw, North Battleford, Prince Albert, Regina, Saskatoon, Sutherland, Weyburn et Yorkton.

ALBERTA.

Les édifices publics des endroits suivants ont été réparés: Calgary, Edmonton, Grande-Prairie, Lethbridge, Medecine Hat, Red Deer, Strathcona et Wetaskiwin.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

On a exécuté des réparations aux édifices des villes suivantes: Ashcroft, Atlin, Cedarvale, Chilliwack, Cloverdale, Comox, Coutts, Cranbrook, Cumberland, Douglass, Duncan, Fernie, Field, Glacier, Golden, Grand Forks, Greenwood, Kamloops, Ladysmith, Mission, Nanaïmo, Nelson, New-Westminster, North-Vancouver, Port Alberni, Prince George, Princeton, Revelstoke, Rossland, Saanich et Vernon; aux stations postales A et B, au vieux bureau de poste, aux stations auxiliaires A, B et C, et à l'édifice d'immigration de Vancouver, à l'édifice de vérification et à l'observatoire de Victoria, ainsi qu'à la station de quarantaine de Williams Head.

YUKON.

Quelques réparations ont été faites à l'édifice public de Dawson.

TRAVAUX DES HAVRES ET DES RIVIÈRES.

PAR E. D. LAFLEUR, INGÉNIEUR EN CHEF.

NOUVELLE-ECOSSE.

CHESTER BASIN.

Dragage.

Chester Basin est une petite ville située sur le chemin de fer H. et S.W., sur la rive du bassin de Chester.

Pendant l'exercice financier 1917-18, la drague *N° 15* a été employée à cet endroit. Les travaux qu'on a faits consistaient à draguer un chenal d'accès, à partir du chenal principal jusqu'aux quais, et un autre chenal, en avant des quais, pour faciliter la manœuvre des bateaux dans le havre. Aucun travail d'amélioration n'avait encore été fait dans ce port.

Ce dragage a été fait sur une superficie de 18,000 pieds carrés; on a enlevé une épaisseur de terre de 6·3 pieds, ce qui donne une profondeur moyenne de 10 pieds à l'eau basse. Le chenal allant aux quais a une longueur de 170 pieds et une largeur moyenne de 44 pieds; le chenal en avant des quais a une longueur de 218 pieds et une largeur moyenne de 48 pieds. Les déblais enlevés comprenaient de la vase et du gravier; on en a dragué 4,200 verges cubes mesurées sur place, ou 5,570 verges cubes, mesure de chaland, indiquant un facteur d'expansion de 32·6 pour 100. La drague *N° 15* a été employée à cet endroit du 24 septembre au 14 novembre.

CLEMENTSPORT.

Dragage.

Clementsport, comté d'Annapolis, est un village situé sur les deux rives de la rivière Moose, à son embouchure, sur le côté est du bassin d'Annapolis.

En 1917-18, on y a dragué 5,182 verges cubes, mesurées sur place, au coût de $2,110.70; ce dragage a été fait sur le côté gauche, ou côté sud, du chenal, immédiatement en aval du pont du chemin de fer. Les travaux ont été commencés le 3 septembre et terminés le 24 novembre 1917. Ce creusage a été fait à bras, lorsque l'eau était basse; les déblais étaient jetés sur un chaland qu'on remorquait ensuite à une distance d'environ un mille, où on le déchargeait en eau profonde.

On a ainsi dragué un espace de 600 pieds de longueur par une largeur maximum de 100 pieds; la tranchée a une profondeur variant de 4 à 5 pieds et il y a maintenant 6 pieds d'eau à l'eau basse des grandes marées et 21 pieds à l'eau haute.

La superficie excavée se remplira graduellement par le dépôt d'alluvions, mais il ne sera probablement pas nécessaire de faire de nouveau dragage à cet endroit avant six ou huit ans.

EAST-LA-HAVE-REINHARDTS'.

Dragage.

Reinhardts'-East-La-Have est un endroit situé sur le côté ouest de la rivière La-Have, à 12 milles environ de la ville de Bridgewater, dans le comté de Lunenburg.

Au cours de l'année 1917-18, la drague *N° 15* a fait les premiers travaux entrepris par le ministère à cet endroit. On y a creusé un chenal de chaque côté du quai pour faciliter la manœuvre des bateaux. La superficie draguée est de 4,500 pieds carrés; on y a enlevé une épaisseur moyenne de 3½ pieds de terre, ce qui donne une profondeur de 6 pieds à l'eau basse. Le chenal du côté nord du quai a une longueur de 100 pieds et une largeur de 30 pieds; le chenal du côté sud a une longueur de 50 pieds et une largeur de 30 pieds.

Les déblais enlevés consistaient en vase et en briques et mesuraient 590 verges cubes. La drague a été employée à cet endroit du 17 au 27 novembre.

EAST-MIDDLE-LA-HAVE.

Dragage.

On désigne sous ce nom un petit endroit habité par des cultivateurs et des pêcheurs, sur la rive est de la rivière La-Have, à 9 milles environ de Bridgewater.

Pendant l'exercice financier 1917-18, la drague *N° 15* y a creusé un bassin en avant du quai, pour faciliter l'accostage du bateau à vapeur qui fait le service sur la rivière La-Have, entre Bridgewater et les différents petits villages échelonnés sur la rivière.

Ce dragage a été fait sur une superficie de 8,000 pieds carrés et on a enlevé une épaisseur moyenne de 4 pieds de terre, donnant une profondeur moyenne de 5 pieds à l'eau basse. Le bassin a une longueur de 110 pieds et une largeur de 80 pieds. On a enlevé 1,200 verges cubes, mesurées sur place, ou 1,558 verges cubes, mesure de chaland, de vase et de gravier, ce qui donne un facteur d'expansion de 30 pour 100. La drague a été employée à cet endroit du 4 au 18 septembre.

EAST-RIVER.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport annuel de 1915.)

East-River est le nom que l'on donne à celui des trois embranchements du havre de Pictou, qui est situé le plus à l'est. Il est navigable pour les petits vaisseaux, à partir de Pictou jusqu'à la ville de New-Glasgow.

L'ouvrage compris dans le contrat accordé à *McDougal Bros.* a été pratiquement terminé pendant l'année 1917-18; il ne reste plus qu'à lier quelques faisceaux de pilotis avec des câbles en acier de ¾ de pouce. Ce contrat comprenait des travaux d'assèchement, de l'excavation ordinaire et de l'excavation dans le roc, ainsi que la construction de jetées d'accès.

En septembre 1917, MM. *Roger Miller and Sons, Ltd.,* terminèrent leur contrat pour la construction d'écluses et l'installation des machines nécessaires pour les actionner. Les dépenses totales faites pour ces deux entreprises ont été de $583,230.35.

Dragage.

Le plus important des trois embranchements du havre de Pictou, est celui que l'on désigne sous le nom de East-River. Depuis le commencement des travaux, en 1908, la drague hydraulique *N° 5* a été employée à cet endroit et a enlevé 2,972,228 verges cubes de glaise, de sable, de gravier et de coquillages. Une description complète de cette entreprise a été donnée à la page 27 du rapport de l'ingénieur en chef pour l'année 1915.

Au cours de la dernière saison, la drague a été employée du 23 juin au 2 novembre et a enlevé 290,700 verges cubes de déblais, mesurés sur place. Ces déblais consistaient principalement en glaise molle avec, en certains endroits, des matériaux plus durs. On a dragué jusqu'à une profondeur de 21 pieds au-dessous de l'eau basse des grandes

marées, sur une largeur de 150 pieds entre les stations 34+00 et 80+00, à l'exception de quelques points entre les stations 65+50, et 67+50, où le fond était trop dur pour que la drague puisse l'entamer.

A ces endroits, il y a 2,400 verges, mesurées sur place, ou 3,120 verges cubes, mesure de chaland, de glaise très dure qu'il faudra enlever avec une drague à cuiller. Si l'on ajoute quelques autres endroits qu'il faudra retoucher, il reste une quantité totale de 5,620 verges cubes de déblais, mesure de chaland, qu'il faudra draguer.

Dans le deuxième secteur des travaux, entre les stations 120+00 et 239+00, il faudra enlever 369,000 verges cubes de sédiments qui se sont accumulés dans les tranchées creusées au cours des dernières années.

INVERNESS.

Dragage.

Inverness, comté d'Inverness, est une ville minière incorporée, située sur la côte nord-ouest de l'île du Cap-Breton, à mi-distance environ entre les havres de Mabou et de Margaree, à 60 milles de Port-Hastings, sur le détroit de Canso; un chemin de fer relie ce dernier endroit à Inverness.

En avril 1917, les pêcheurs d'Inverness demandèrent au ministère de creuser à travers la batture, un chenal ayant 15 pieds de largeur au fond et 1 pied de profondeur au-dessous de l'eau basse, ou 5 pieds à l'eau haute, ce qui leur permettrait d'entrer dans le havre et d'en sortir à mi-marée. Ce chenal devait dépasser de 175 pieds la zone protégée par le brise-lames de l'est, et afin de le protéger, il était absolument nécessaire de prolonger le brise-lames d'une longueur égale.

Des instructions furent données de creuser ce chenal et les travaux furent commencés le 10 juillet 1917 et continués lorsque la température le permettait, jusqu'au 25 septembre, lorsque les travaux furent suspendus.

La profondeur voulue fut atteinte sur toute la longueur du chenal, pendant le cours des travaux, mais les vagues rejetèrent dans le chenal le sable mouvant, et, le 26 septembre, lors de l'inspection finale, le chenal avait une profondeur moyenne de 1·2 pieds au-dessus de l'eau basse au lieu de 1 pied au-dessous du niveau de l'eau basse; comme les grandes marées montent à cet endroit de 5 pieds, le chenal aura à peine 3 pieds de profondeur alors, et la batture va continuer à se reformer jusqu'à ce que le chenal soit protégé.

Lors de l'achèvement des travaux, le mesurage fait sur place montra qu'on avait enlevé 3,155 verges cubes de déblais, sans tenir compte de ce qu'on avait enlevé et que la mer avait rejeté dans la tranchée.

Cet ouvrage a été fait au moyen de chevaux et de grattes.

LIVERPOOL.

Dragage.

Liverpool est une ville située à l'embouchure de la rivière Mersey. Pendant le dernier exercice financier, la drague *N°* 7 a enlevé 46,610 verges cubes de déblais, mesure de chaland. La drague commença son travail à cet endroit le 11 juin 1917; en septembre elle fut envoyée à Shelburne, d'où elle revint le 17 octobre; elle continua ensuite son travail jusqu'au 30 novembre 1917.

A partir du pont jusqu'à l'entrée du havre, sur une distance de 1,110 pieds, les déblais enlevés consistaient en vase et en sciure de bois. Sur une distance additionnelle vers le large, de 1,034 pieds, les déblais consistaient en vase et en sciure de bois mélangés avec du sable blanc, fin et dur. Le fond des derniers 1,089 pieds de ce chenal est entièrement formé de sable blanc, fin et dur, extrêmement difficile à enlever avec

une drague à échelle. Ce dragage a été fait jusqu'à une profondeur de 15 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires.

La plus grande partie du dragage qu'on a fait au cours du dernier exercice financier, a été dans cette partie du chenal qui commence vis-à-vis de l'extrémité de la cale de halage et qui continue vers la mer, jusqu'à la bouée noire. Vers la fin de la saison, on a dragué quelques charges de chalands sur le côté nord de la partie supérieure du havre. Cette dernière partie de l'ouvrage mesure 400 pieds de longueur par 100 pieds de largeur; la partie principale du dragage, sur la barre, a une largeur de 150 pieds et a été fait sur une longueur d'environ 1,750 pieds, jusqu'à la profondeur de 15 pieds au-dessous de l'eau basse des grandes marées.

La quantité de déblais enlevés mentionnée plus haut comprend le dragage qu'on a fait pour améliorer un embranchement du chenal servant au lancement des bateaux; à cet endroit, on a enlevé, du 22 au 23 juin, 1,200 verges cubes, mesure de chaland, de vase et de sciure de bois; une grande partie de ce chenal s'est remplie depuis.

PARKS-CREEK.

Dragage.

Parks-Creek (Conrads') se trouve sur la rive est de la rivière La-Have, à 12 milles environ de Bridgewater.

Pendant l'année 1917-1918, la drague *N° 15* a été employée à cet endroit pour creuser un chenal jusqu'au quai et donner accès aux bateaux d'un plus fort tirant d'eau, ainsi que pour permettre au bateau à vapeur *La-Have* d'accoster. On a enlevé une épaisseur moyenne de déblais de 4.3 pieds, sur une superficie de 8,400 pieds, ce qui donne une profondeur de 10 pieds, à l'eau basse. Le chenal a une longueur de 120 pieds et une largeur moyenne de 70 pieds. Les déblais consistaient en vase et en petits cailloux; on en a dragué 1,338 verges cubes, mesurées sur place, ou 1,739 verges cubes, mesure de chaland, ce qui donne un facteur d'expansion de 30 pour 100.

La drague a été employée à cet endroit du 10 au 30 août.

ST.-PETERS-NARROWS.

Dragage.

Le goulet St. Peter est situé dans le comté de Richmond, à l'extrémité sud des lacs Bras-d'Or, et forme, avec le canal St. Peter, le passage navigable entre les lacs et l'océan Atlantique.

Le chenal navigable entre les îles du goulet est tortueux et étroit, et les vaisseaux entrant dans le canal étaient fréquemment retardés par les vents. Afin de diminuer le danger et les retards, on décida d'améliorer la navigation dans le goulet en élargissant et en redressant le chenal navigable aux pires endroits, et en l'approfondissant pour qu'il ait 18 pieds lorsque l'eau est basse dans les lacs, ce qui se trouve à être la même profondeur que dans le canal.

Le projet complet d'améliorations du chenal dans le goulet, demandait le dragage de 95·190 verges cubes de déblais, mesurés sur place. L'exécution de tout le projet demandait tant de travail, qu'on jugea plus expédient, pour le présent, de ne draguer que les points les plus dangereux, qui se trouvent entre l'extrémité sud-est de l'île Beaver et la terre ferme.

Un contrat fut accordé à la *Coastal Dredging and Construction Co.*, de Sydney, N.-E., pour le dragage de 30,723 verges cubes de vase et de glaise, sur une superficie de 118,700 pieds carrés, au taux de 28 cents par verge cube, mesurée sur place.

Les travaux furent commencés le 2 mai 1917, et terminés d'une manière très satisfaisante et conformément aux termes et à l'intention du contrat, le 12 juillet suivant.

On a obtenu partout la profondeur de 18 pieds au-dessous du niveau des eaux basses dans les lacs, sur une largeur de 400 pieds au fond, et on a enlevé les quantités suivantes de déblais:

30,553 verges cubes de déblais de la classe B, à 28 cents. . .	$8,554 84
15 verges cubes de déblais de la classe A, à $5.	75 00
	$8,629 84

La superficie draguée a été complètement curée après l'achèvement des travaux, et on a atteint partout la pleine profondeur de 18 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse des lacs.

SHELBURNE.

Dragage.

Shelburne est une ville située à 70 milles au nord-est de Yarmouth et à 110 milles au sud-ouest d'Halifax.

Pendant le dernier exercice financier, la drague *N° 7* a enlevé 4,780 verges cubes de déblais, mesure de chaland, dans certaines parties de l'extrémité supérieure du havre de Shelburne. Les travaux furent commencés le 24 septembre et terminés le 17 octobre 1917; ils ont consisté à enlever de la vase et des petits cailloux du chenal et des abords du chantier de construction McKay, situé à l'extrémité supérieure du havre. Ce dragage a été fait sur une distance de 445 pieds; la partie située près des cales de lancement a 100 pieds de longueur par 150 pieds de largeur, le reste de la partie draguée, une distance de 355 pieds, a une largeur de 50 pieds. Différentes parties de ce chenal ont été draguées jusqu'à une profondeur variant de 5 à 8 pieds à l'eau basse. Cette profondeur est absolument tout ce que l'on pouvait espérer car on rencontre ensuite le roc solide. Du dragage a aussi été fait dans le chenal vis-à-vis du quai appartenant à L. Clow, entre ce quai et le quai de G. A. Cox, en face de ce dernier quai et l'on a aussi essayé de draguer en face du chantier de la compagnie *Shelburne Ship Builders, Ltd.*, mais à ce dernier endroit on rencontra le roc solide après avoir enlevé 80 verges cubes de cailloux. Les déblais enlevés à partir du quai Clow, jusqu'au chantier de la *Shelburne Ship Builders*, consistaient en glaise dure, parsemée de cailloux variant de trois pouces à un pied de diamètre. Au-dessous de ce lit, qui ne dépassait pas un pied d'épaisseur, on trouva de la glaise molle, mais avec la drague à échelle on a éprouvé beaucoup de difficultés à pénétrer la couche supérieure.

WEST-DUBLIN.

Dragage.

West-Dublin est un endroit agricole et un district de pêche important dans le comté de Lunenburg, à 14 milles de Bridgewater, sur la rive gauche et près de l'embouchure de la rivière La-Have.

En 1916-17, la drague *N° 15* a été employée à cet endroit et a enlevé 1,956 verges cubes, mesure de chaland, ou 1,505 verges cubes, mesurées sur place, de déblais, indiquant un facteur d'expansion de 30 pour 100. Cet ouvrage comprenait le dragage d'un chenal, le long de la face des quais, sur une distance de 275 pieds et une largeur moyenne de 30 pieds.

Pendant l'exercice financier 1917-18, la drague *N° 15* a été employée pour creuser un chenal à partir de l'eau profonde jusqu'en avant des quais. Ce dragage a été fait sur une superficie de 15,400 pieds carrés; on a enlevé une épaisseur moyenne de déblais de 3½ pieds, ce qui donne au chenal une profondeur de 4½ pieds à l'eau basse; il a 376

pieds de longueur et 41 pieds de largeur. On a enlevé 1,985 verges cubes de vase, mesurée sur place, ou 2,881 verges cubes, mesure de chaland, donnant un facteur d'expansion de 30 pour 100. Le coût total des travaux faits pendant le dernier exercice financier a été de $1,345.94; la drague a été employée à cet endroit du 9 juillet au 4 août.

YARMOUTH.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport annuel de 1915).

Le havre de Yarmouth se trouve dans la direction N.N.-E. et S.S.-O.; il y a environ 4 milles entre les quais supérieurs et l'entrée du havre.

En 1917-18, un montant de $533.37 a été dépensé pour réparer en quelques endroits les ouvrages de protection de la grève, qui avaient été endommagés par les tempêtes; cet ouvrage a 1,700 pieds de longueur.

Dragage.

La drague *Canada N°* 7 a été employée pour draguer 815 verges cubes de déblais, mesure de chaland, ou 649 verges cubes, mesurées sur place; ces déblais ont été remorqués à une distance de 2½ milles. Cet ouvrage avait pour but d'élargir le bassin de virage vis-à-vis du quai Evangeline, et qui appartient au chemin de fer D.-A., et auquel les bateaux allant à Boston viennent accoster. Le dragage fut commencé le 7 janvier et suspendu le 19 janvier à cause de la glace; il fut fait sur une longueur maximum de 200 pieds et sur une largeur de 50 pieds. On a enlevé une épaisseur de 20 pieds, et le fond de la tranchée se trouve maintenant à une profondeur de 18 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse des grandes marées.

ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

ALBERTON.

Dragage.

Le village d'Alberton est situé dans le comté de Prince-Albert, sur la côte nord-est de l'île de Cascumpeque, qui se trouve à 55 milles de Summerside, par chemin de fer.

En face du quai, le chenal avait une profondeur de 10 pieds à l'eau basse, mais l'espace en arrière de la tête du quai n'était accessible qu'aux petits bateaux, et était presque à sec à l'eau basse. Afin de donner plus de facilités à la navigation, on décida de creuser des bassins de chaque côté du bout du quai, ayant chacun une longueur de 185 pieds et une largeur moyenne de 80 pieds, avec une profondeur variant de 10 pieds à 5 pieds à leur extrémité intérieure. Les travaux furent commencés le 3 novembre, par la drague du ministère *N° 11,* et lorsqu'ils furent suspendus, le 20 novembre, on avait creusé le bassin du côté sud du quai, immédiatement à l'intérieur du retour en "L". Ce bassin a une longueur de 90 pieds et une largeur de 75 pieds, avec une profondeur moyenne de 7 pieds à l'eau basse des grandes marées, ce qui donne une protection suffisante et un abri pour l'hivernement des bateaux.

Pendant ce travail, on a enlevé 2,200 verges cubes de déblais, mesure de chaland, ou 1,500 verges cubes, mesurées sur place. Ces déblais, qui consistaient principalement en vase et en sable dur, furent d'abord jetés par-dessus bord, ensuite ils furent dragués de nouveau et remorqués au large.

BEACH-POINT.

Dragage.

La pointe Beach est située dans le comté de Kings, sur le côté sud de l'entrée du havre de Murray. A partir de cette pointe, une batture de sable et de vase, qui est à sec à l'eau basse, se prolonge dans la direction de l'ouest, le long du chenal, sur une distance d'environ un mille. Entre cette batture et le rivage, il y a un bassin ayant une profondeur de 1½ à 3 pieds à l'eau basse, et qui offre un excellent abri et un lieu d'ancrage pour les bateaux de pêche. Afin de permettre l'entrée de ce bassin en tout temps, on a creusé un petit chenal, pendant la saison 1904-05, à partir de l'eau profonde jusqu'au bassin, une distance de 400 pieds. Ce chenal n'étant plus suffisant pour les besoins actuels, la drague du ministère *N° 9* fut employée du 20 août jusqu'au 3 novembre, pour l'améliorer. Pendant cette période, on a enlevé 12,068 verges cubes, mesure de chaland, et 13,600 verges cubes, mesurées sur place, de sable et de vase; cette dernière quantité de déblais avait été jetée par-dessus bord; elle fut ensuite, en grande partie, draguée de nouveau et remorquée au large.

Ces travaux ont pour but de former un nouveau chenal, de 7 pieds de profondeur à l'eau basse, et de 950 pieds de longueur, à une distance de 400 pieds à l'ouest de l'ancien chenal, et un bassin de virage, de 250 pieds de longueur, parallèle au rivage, à l'extrémité intérieure du nouveau chenal; la largeur du chenal d'accès à partir de l'eau profonde jusqu'au nouveau bassin est de 60 à 65 pieds. Lorsque les travaux furent suspendus, le 3 novembre, on avait terminé le creusage de l'abord, sur une longueur de 400 pieds, jusqu'à la profondeur voulue.

BRIDGETOWN.

Dragage.

(Ces travaux ont été décrits dans le rapport annuel de 1916).

Le village de Bridgetown est situé à la tête de la navigation sur la rivière Grand-ou Boughton, dans le comté de Kings.

Les travaux furent commencés le 21 mai 1917 et continués sans interruption jusqu'à ce qu'ils fussent terminés, le 28 juillet; on a enlevé 33,700 verges de vase molle mesurée à bord des chalands. Les travaux qu'on a faits à cet endroit, au cours des trois dernières saisons, ont comporté le dragage de 57,600 verges cubes de déblais. On a creusé et redressé le chenal à partir d'un point situé à 1,200 pieds en bas de la crique Robertson jusqu'aux quais, formant une distance totale de 5,050 pieds, sur une largeur de 70 pieds, à l'exception des derniers 500 pieds du chenal, qui ont une largeur de 100 pieds, et forment un bassin de virage. Tout ce dragage a été fait à une profondeur de 9 pieds à l'eau basse des grandes marées qui montent de 5 pieds à cet endroit.

MCPHERSON'S-COVE.

(Ces travaux ont été décrits dans le rapport annuel de 1916).

McPherson's-Cove, comté de Kings, est situé sur le côté sud de la rivière Grand ou Boughton, à une courte distance de son embouchure, dans la baie de Boughton.

Pendant la dernière saison, on a réparé, avec de la pierre concassée, le chemin d'accès au quai qui s'était affaissé. Les travaux ont été faits du 22 au 29 septembre.

Dragage.

Afin de faciliter la navigation, on a récemment fait des améliorations dans la dimension et la profondeur des bassins de chaque côté de la tête du quai; la drague du

ministère *N° 9* a été employée à ce travail du 30 juillet au 8 août, et a enlevé 4,100 verges cubes de vase, mesure de chaland. Pendant le cours des travaux, on a été obligé de jeter par-dessus bord 400 verges cubes de déblais, mesurées sur place, afin de pouvoir faire flotter la drague; ces déblais ont été ensuite dragués de nouveau et remorqués au large. On a nettoyé les bassins d'accostage de chaque côté de la tête du quai; chaque bassin a une longueur de 100 pieds et leur entrée est évasée, de telle manière qu'ils ont 90 pieds de largeur à l'extrémité extérieure du quai et vont en se rétrécissant vers l'extrémité intérieure du quai, où ils n'ont que 30 pieds de largeur; ils ont une profondeur variant de 7½ pieds à 10 pieds, à l'eau basse des grandes marées.

RUSTICO.

(Ces travaux ont été décrits dans le rapport annuel de 1916).

Le havre de Rustico est situé sur la côte nord de l'île du Prince-Edouard, à mi-distance entre la pointe de l'est et la pointe du nord, et à 9 milles par la route, de Hunter-River, qui est la station la plus rapprochée du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

Du 7 août au 15 septembre, on a renforcé d'une manière satisfaisante, les ouvrages de protection de la grève, situés immédiatement dans l'entrée du havre, près du phare. Ce travail a consisté à enfoncer 20 pilotis le long de la face de l'ouvrage donnant sur le chenal, où il s'était produit du tassement sans le remplissage en fascines et en pierres.

Dragage.

Dans la plus grande partie du ruisseau Gauthier, l'eau était si peu profonde, que les plus petits bateaux seulement pouvaient pénétrer jusqu'au village, à l'eau basse. Afin de rendre ce chenal accessible pendant toutes les phases de la marée, la drague *N° 11* entreprit des travaux pour améliorer le chenal, mais le 26 octobre 1916 la drague dut abandonner son travail pour aller prendre ses quartiers d'hivernage.

Les travaux furent repris le 31 mai 1917 et terminés le 17 octobre, après avoir été menés à bone fin. Pendant cette période, on a enlevé 29,725 verges cubes, mesure de chaland, de vase, de sable et glaise. Afin de faciliter le travail, en face des plates-formes de pêche, à l'extrémité supérieure du chenal, il a fallu jeter par-dessus bord, 3,080 verges cubes de déblais, mesurés sur place; on a ensuite dragué de nouveau environ la moitié de cette quantité et on l'a remorquée au large.

Pendant ces deux saisons, on a continué le creusage du chenal à partir du point où on l'avait abandonné en 1891, jusqu'au petit bassin, près des plates-forme de pêche, en aval du village. Ce chenal a une longueur de 2,350 pieds et une largeur de 60 pieds, avec une profondeur de 8 pieds à l'eau basse.

On a aussi approfondi le chenal le long de l'extrémité extérieure des plates-formes de pêche situées à la tête de la crique, sur une distance de 500 pieds. En face de chaque plate-forme, il y a maintenant une profondeur de pas moins de 4½ pieds, et dans le bassin de virage contigu, qu'on a amélioré et agrandi, il y a une profondeur moyenne de 7 pieds à l'eau basse des grandes marées.

Dans la quantité mentionnée ci-dessus, on comprend 700 verges cubes de déblais, mesure de chaland, et 300 verges cubes, mesurées sur place, de sable dur, que l'on a jeté par-dessus bord, après les avoir enlevés pour former un bassin pour les petits vaisseaux, en face d'un ouvrage de protection, de 200 pieds de longueur, situé près de l'entrée du havre. La drague fut employée à ce travail du 17 au 20 juillet; on a obtenu une profondeur de 9 pieds à l'eau basse des grandes marées.

On peut s'attendre à ce qu'il se fasse du remplissage, particulièrement en face des plates-formes, où le fond est très mou.

Avant que la drague ne laisse Rustico, la permission fut accordée de l'employer pour curer le bassin en face du quai de M. John Gallant, qui est situé à une distance

d'environ 2½ milles de l'entrée du havre, dans la direction du sud-ouest, au village de Rusticoville. La drague a été employée quatre jours à cet endroit, du 23 au 26 octobre, et elle a enlevé 700 verges cubes, mesure de chaland, de vase et de sable. Le bassin creusé a une longueur de 150 pieds et une largeur de 40 pieds, avec une profondeur de 8 pieds à l'eau basse des grandes marées.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

BASS RIVER.

La rivière Bass est un petit tributaire de la rivière Richibouctou, venant de l'ouest, et se jetant dans cette dernière à 20 milles environ de son embouchure.

Du 10 au 16 juillet 1917, on a construit un petit quai à la tête de la navigation, sur la rivière Bass, à environ 3 milles en amont de sa jonction avec la rivière Richibouctou.

Ce quai est un ouvrage en caissons, de 8 pieds de largeur, ayant une façade de 75 pieds de longeur et se prolongeant de 25 pieds vers le rivage à chaque extrémité. L'intérieur est rempli et couvert avec du lest et de la terre. En arrière du débarcadère, un espace variant en largeur de 75 à 42 pieds, et se prolongeant en arrière jusqu'au terrain élevé, une distance de 160 pieds, a été nivelé avec des fascines posées sur une épaisseur de 2 à 3 pieds et 1½ pied de terre. Le côté inférieur de cet espace a été protégé par une pièce de parement simple, posée sur des soles, et avec plusieurs traversines posées sur le sommet et enclavées dans le remplissage.

BATHURST.

(Ces travaux ont été décrits dans le rapport annuel de 1916.)

Bathurst est le chef-lieu du comté de Gloucester, et est une ville située sur la côte sud de la baie de Chaleur.

Le chenal principal ou Nipisiguit, qui a environ 3.6 milles de longueur, à partir de l'entrée du havre jusqu'au bassin de la manufacture de pâte de bois, devrait avoir une largeur de 200 pieds, augmentée à 300 et 350 pieds dans les courbes, et une profondeur de 17 pieds à l'eau basse.

Le bassin de virage et le bassin d'accostage ont ensemble une largeur moyenne de 450 pieds, une longueur de 900 pieds et une profondeur de 21 pieds à l'eau basse.

Il faudra aussi du dragage dans l'embranchement du chenal allant aux quais de la compagnie *Gloucester Lumber and Trading* et de la compagnie Geo. Eddy. On se propose de faire du dragage sur une longueur de 2,000 pieds, une largeur de 100 pieds et une profondeur de 12 pieds à l'eau basse dans ce chenal et de donner une profondeur de 15 pieds à l'eau basse, au chenal du milieu de la rivière, jusqu'à un mille après avoir dépassé les quais de la *Bathurst Lumber Co.* et dans le village de Bathurst jusqu'au quai du ministère.

Le chenal à travers la barre extérieure a environ 1·7 mille de longueur, dont la majeure partie a déjà été draguée à la largeur requise de 200 pieds et à la profondeur de 17 pieds, à l'eau basse. On se propose de creuser cette partie du chenal ainsi que le chenal principal à l'intérieur du havre jusqu'à une profondeur finale de 25 pieds, à l'eau basse.

La drague du ministère *N° 2* a été employée pendant la dernière saison, du 13 octobre au 7 novembre, sur la barre Nipisiguit, dans le chenal du milieu de la rivière, où l'on a enlevé 12,600 verges cubes de sable et de glaise, pour approfondir une section de 500 pieds de longueur et de 100 pieds de largeur, à environ 1,600 pieds en amont des Fourches, où les profondeurs étaient antérieurement de 10 à 13 pieds.

La drague du ministère *N° 3* a été employée du 28 août au 27 septembre, et les 2, 3, 12 et 13 octobre, sur les barres Ripple et Ballast, où elle a enlevé 29,170 verges cubes

de sable et de gravier, qui s'y étaient accumulées depuis qu'on y avait dragué antérieurement.

Cette drague a été employée sur la barre extérieure, du 29 mai au 27 août, les 26 et 29 septembre, et du 5 au 9 octobre, ainsi que du 13 au 16 octobre, où elle a enlevé 85,221 verges cubes de sable et de gravier; ce dragage a nettoyé le chenal à travers la plus grande partie de la barre et a approfondi une distance de 4,000 pieds à l'extérieur, où il s'était produit du remplissage.

La profondeur du chenal est maintenant d'environ 14½ pieds.

Pendant le dernier exercice financier, on a dragué une quantité totale d'environ 126,997 verges cubes de déblais, mesure de chaland.

CAMPBELLTON.

Dragage.

Campbellton est située sur la rive sud de la rivière Restigouche, à environ 16 milles de son embouchure.

Aux quais en eau profonde, il est nécessaire que les bassins aient une profondeur de 22 pieds à l'eau basse des grandes marées ordinaires, pour permettre aux steamers de rester à flot et de prendre leur pleine charge. La drague du ministère *N°2* a été employée à cet endroit du 9 juillet au 10 août, du 13 au 15 septembre, et du 17 au 25 septembre 1917; pendant ces périodes, elle a enlevé 27,350 verges cubes de déblais, mesure de chaland. Le bassin sur le côté extérieur des quais a été creusé jusqu'à une profondeur de 20 à 22 pieds à l'eau basse, sur une longueur d'environ 900 pieds et une largeur de 100 pieds; le bassin intérieur a été dragué à une profondeur de 19 à 22 pieds, sur une longueur de 650 pieds et une largeur de 50 à 75 pieds.

Les déblais consistaient en vase, sable et gravier.

CHURCH RIVER.

Dragage.

La rivière Church se jette dans la baie de Miramichi, à 24 milles au nord-est de Chatham.

Le 9 août 1916, un contrat fut accordé à M. F. A. Fowlie, pour le dragage de 14,000 verges cubes, mesure de chaland, au taux de 35½ cents par verge cube, afin de creuser un chenal de 40 pieds de largeur, ayant 3 pieds de profondeur à l'eau basse, sur la batture inférieure et 2½ pieds sur la batture supérieure. Ces deux tranchées devaient avoir 600 pieds et 2,330 pieds de longueur respectivement.

En 1916, 6,568·9 verges cubes furent enlevées pour creuser un chenal de 1,900 pieds de longueur à travers la batture supérieure. Les travaux furent continués et terminés du 23 mai au 2 août 1917.

On a enlevé un total de 14,421·7 verges cubes, dont on a fait une déduction de 311·7 verges cubes pour du dragage fait au-dessous de la profondeur fixée.

Le mesurage sur place indique une quantité totale de 12,783·3 verges cubes, ce qui donne un facteur d'expansion de 15·4 pour 100 pendant la première saison et de 27·85 pour 100 en 1917.

FORD'S MILLS.

Dragage.

Ford's Mills est un endroit de colonisation, situé à la tête de la navigation de la rivière Coal, un tributaire de la rivière Richibouctou.

Du 17 octobre au 13 novembre 1917, on a dragué une batture au moyen de travail à la journée et d'une petite drague du type "orange-peel", la *Farmer's Friend,* qu'on loua de la société d'agriculture de Welsford, au taux de $14 par jour, y compris les gages du mécanicien, de la gazoline, de l'huile et des réparations. On a creusé une tranchée de 315 pieds de longueur, de 20 pieds de largeur et de 1 à 1½ pied de profondeur, à travers une batture de sable à l'extrémité inférieure du quai, et un chenal de 1,250 pieds de longueur vis-à-vis du quai et en descendant. Différentes autres parties de battures furent enlevées ainsi que beaucoup de dosses et d'autres déchets de scieries, pour former un chenal de 20 pieds de largeur et de 1 à 1½ pied de profondeur, à l'eau basse, ce qui donne une profondeur suffisante pour les chalands à mi-marée et lorsque l'eau est plus haute.

Les déblais étaient déposés sur un chaland par la drague et rejetés à la pelle sur le côté opposé, pour qu'ils soient assez éloignés du chenal.

RIVIÈRE KOUCHIBOUAC.

Dragage.

La rivière Kouchibouac se jette dans le golfe Saint-Laurent à 12 milles au nord de Richibouctou.

Du 17 septembre au 6 octobre, des travaux furent faits pour faire disparaître une barre, située à 9 milles environ en amont de l'embouchure, couvrant une superficie de 80 par 100 pieds et qui a été enlevée sur une épaisseur de 2 à 3 pieds.

On a employé pour ce travail, la drague *Saint Louis Star,* appartenant à la société d'agriculture de Saint-Louis, à raison d'un loyer de $15 par jour, comprenant les gages du mécanicien et le coût de la gazoline, de l'huile, etc.

MIDDLE ISLAND.

Dragage.

L'île Middle est la station de quarantaine de la rivière Miramichi, et se trouve vis-à-vis de l'extrémité inférieure de la ville de Chatham.

Afin de créer un chenal suffisant entre l'île et la terre ferme, pour le petit bateau employé par l'officier de quarantaine et le gardien, on accorda un contrat à M. Peter England, pour ce travail, à raison de 40 cents par verge cube, mesure de chaland. Le dragage fut fait du 6 au 20 juin, et 2,003·1 verges cubes de vase, de glaise dure et de gravier furent enlevées.

La drague *Peter England* a creusé un chenal de 600 pieds de longueur, de 20 pieds de largeur, et de 2 à 3 pieds de profondeur à l'eau basse, où il y avait antérieurement une profondeur de 1 pied.

Le chenal d'accès au quai et le bassin qui étaient autrefois à sec, ou presque à sec à l'eau basse, furent creusés de 1 pied sur une largeur de 20 à 30 pieds et une longueur de 150 pieds.

RIVIÈRE MOULIES.

La rivière Moulies, dans le comté de Kent, est un petit embranchement de la rivière Richibouctou, se jetant dans cette dernière à 17 milles en haut de son embouchure. Elle est navigable pour les petits bateaux et les chalands sur une distance de 3 milles.

Du 4 au 18 septembre 1917, on a construit un petit quai pour servir au débarquement et à l'emmagasinage des coquillages servant à l'engrais, sur le côté inférieur du pont public, à la tête de la navigation sur la rivière Moulies.

Ce quai a une façade de 95 pieds, et consiste en un caisson de 8 pieds de largeur, avec une aile de 50 pieds, allant au rivage sur le côté inférieur.

Le caisson est rempli de pierres et sa surface est en terre; l'espace en arrière du caisson est rempli de terre et de pierres.

Les dépenses pendant le dernier exercice financier ont été de $293.52.

RIVIÈRE RESTIGOUCHE.

Chenal des bateaux.

Les 26 et 27 septembre, la drague du ministère *N° 2,* a enlevé environ 1,200 verges cubes de déblais du chenal, en ligne avec les phares de Campbellton, environ un demi-mille en bas du quai en eau profonde.

Ce chenal qui a une longueur de 8,500 pieds, a maintenant une profondeur minimum de 13½ pieds à l'eau basse.

Du 22 octobre au 10 novembre, la drague du ministère *N° 3* a été employée sur la batture de Oak Point, et a enlevé 30,247 verges cubes de déblais, mesure de chaland, sur une longueur de 1,000 pieds, obtenant des profondeurs de 16 à 18 pieds, là où il n'y avait auparavant que 14 à 17 pieds. La drague ne s'est pas rendue cependant jusqu'au détour de la Traverse, en ligne avec les phares de Oak Point, où la profondeur minimum n'est que de 12½ pieds à l'eau basse, ce qui est la limite de la profondeur navigable dans le chenal allant à Campbellton.

RICHIBUCTO-CAPE.

Dragage.

Richibucto-Cape est une station de pêche et un établissement sur le détroit de Northumberland à 6 milles au sud de l'entrée du havre de Richibouctou.

Comme il n'y a pas de port naturel à cet endroit, on a construit un brise-lames donnant un espace abrité de 2·8 acres. Du remplissage s'étant produit dans le chenal d'accès et dans l'espace en arrière du brise-lames, on a entrepris du dragage par du travail à la journée, du 9 juillet au 7 septembre. Pendant cette période de travail on a approfondi un espace de 200 pieds carrés, à l'intérieur de la tête du quai, et un autre espace de 70 pieds à l'entrée, où la profondeur était autrefois de 1 pied au-dessus à 1 pied au-dessous de l'eau basse, jusqu'à une profondeur de 2½ à 3½ pieds au-dessous de l'eau basse.

On a employé pour ces travaux, la drague *Excavator* et deux chalands appartenant à la *McLaughlan Co.,* de Bouctouche, à raison de $21 par jour, y compris les gages du mécanicien, la gazoline, l'huile et les réparations.

La quantité totale de déblais enlevés a été de 5,071 verges cubes, mesure de chaland, et de 100 verges cubes qui ont été jetées par-dessus bord; le coût de ce travail a été de 29 cents par verge cube.

RIVIÈRE SAINT-CHARLES.

Dragage.

La rivière Saint-Charles, ou Big-Aldouane, se jette dans le bras nord-ouest du havre de Richibouctou, à 4 milles environ de la ville de Richibouctou.

Du 19 au 31 octobre 1917, on a fait du travail à la journée pour creuser des tranchées de 9 pouces à 2 pieds de profondeur, et de 12 à 15 pieds de profondeur, sur une longueur totale de 1,365 pieds, à travers différentes battures dans le chenal de la rivière

et dans le chenal donnant accès au quai inférieur, aussi appelé quai Gray. On a enlevé 1,265 verges cubes de glaise et de sable, au coût de 38 cents par verge cube.

Pour l'exécution de ces travaux, on a employé une petite drague du type " orange peel ", la *The St. Charles River "*, appartenant à la société locale d'agriculture, à raison d'un loyer de $15 par jour, comprenant les gages du mécanicien, la gazoline, l'huile et les réparations.

SAINT-JEAN.

Bassin N° 16.

Le contrat pour la construction du hangar n° 16, fut terminé par les entrepreneurs au commencement de juin. Le contrat accordé à MM. Kane et Ring, le 22 décembre 1916, pour la mise en place de 5,000 verges cubes de lest de roc, en arrière du mur du quai, pour contrebalancer le poids du béton posé sur le caisson, fut aussi terminé dans le cours du mois de juin. On prend périodiquement des observations sur l'alignement et le niveau de la face en béton du quai, et, jusqu'ici, on n'a remarqué aucun tassement additionnel.

Le hangar n° 16 a 788½ pieds par 90 pieds, et peut supporter une charge sur son plancher, de 400 livres par pied carré.

Réparations générales aux quais, etc.

Tous les quais du havre étant en bois, les travaux qu'il faut faire annuellement pour les réparer et les conserver en bon état sont considérables. Pendant la dernière saison, il a fallu faire des réparations aux défenses, aux toits des hangars, etc.

Bassins en eau profonde.

Pendant la dernière saison, on a fait du dragage dans les bassins en eau profonde, pour leur donner une profondeur uniforme de 32 pieds. Ces travaux ont été faits à l'entreprise; on a enlevé 17,159 verges cubes de déblais au coût de $6,924.82.

Galeries d'expédition du grain, hangar n° 5.

Le 13 juin, une partie du hangar n° 5 s'écroula et détruisit environ 300 pieds des galeries d'expédition du grain, qui avaient été placées sur ce hangar en 1914. On se mit immédiatement à l'œuvre pour sauver une partie au moins des machines.

Le 9 novembre, un contrat fut accordé à MM. Grant et Horne, pour la reconstruction de ces galeries et l'installation des machines fut faite par les employés du ministère, sous la surveillance de la compagnie Metcalf, de Montréal.

Réparations aux hangars nos 14 et 15.

Dans le passé on avait eu beaucoup de difficultés, à cause de l'eau qui montait jusque sur le plancher des hangars nos 14 et 15, pendant les grandes marées et les grands vents. Pour empêcher le renouvellement de ces dommages, on a surélevé le plancher de ces hangars de 6 pouces. Depuis que ce travail a été fait, il y a eu deux fortes tempêtes et aucun inconvénient n'a été éprouvé.

Plate-forme du hangar n° 15.

Pendant la tempête des 30 et 31 octobre, la plate-forme du hangar n° 15 fut emportée sur une longueur de 200 pieds; ces dommages ont été réparés au coût de $660.50.

Terrassements du Fort-Dufferin.

Deux fortes tempêtes qui eurent lieu en janvier et en novembre 1916, détruisirent entièrement deux parties des terrassements. Les réparations furent commencées et les travaux progressaient d'une manière satisfaisante, lorsqu'arriva la grande tempête des 30 et 31 octobre dernier, qui emporta pratiquement tout l'ouvrage en construction et détruisit en plus 163 pieds du vieil ouvrage. On a reconstruit une partie de ces terrassements, d'environ 110 pieds de longueur.

Brise-lames de Negro-Point.

Pendant la dernière saison, on a préparé des plans pour la construction d'un prolongement de ce brise-lames. Des forages et des recherches furent faits sur l'île Partridge, pour découvrir si le roc était convenable pour la construction du brise-lames. On découvrit qu'on pouvait se procurer une grande quantité de roc à cet endroit, et, le 30 janvier dernier, le conseil de la ville de Saint-Jean donna la permission de prendre du roc sur l'île.

Débarcadère à l'eau basse, île Partridge.

L'autorisation fut donnée de reconstruire le prolongement qui avait été construit autrefois pour le débarquement des voyageurs, à l'eau basse; ces travaux ont été terminés.

Rivière Saint-Nicolas.

La rivière South-Branch est un petit cours d'eau qui se jette dans la rivière Saint-Nicolas, dans le comté de Kent, à 4 milles en amont de la jonction de cette dernière avec la rivière Richibouctou.

Du 3 au 17 juillet, et le 30 du même mois, on a construit un petit quai près de la tête de la navigation sur la South-Branch, à environ un mille de son embouchure.

Ce quai servira au débarquement et à l'emmagasinage des coquillages qui sont dragués à l'embouchure de la rivière et qui sont employés comme engrais; il a 72 pieds de longueur et 5 rangs de hauteur sur sa face extérieure, avec des ailes de 25 pieds, dans la direction du rivage. Une bande de 14 à 15 pieds de largeur du quai est recouverte d'un plancher, et le reste du quai est recouvert de gravier. Un chemin de 340 pieds de longueur, conduisant au chemin public, a été nivelé et clôturé.

BAIE SHÉDIAC.

Dragage.

On a fait du dragage dans le chenal d'accès au quai de Grandigue, dans la baie de Shédiac, ou à l'extrémité nord du havre de Shédiac, à 5 milles au nord de Shédiac.

Ces travaux de dragage ont été continués depuis quatre ans pour creuser les bassins et le chenal d'accès au quai, qui a une longueur totale de 2,750 pieds.

Afin de donner une largeur uniforme de 35 à 40 pieds, au chenal, on en a élargi une section, d'environ 1,300 pieds de longueur, et qui n'avait que 18 pieds de largeur; la profondeur du chenal est de 5 à 6 pieds à l'eau basse.

Les travaux ont été faits en différents temps, du 17 septembre au 14 novembre, et on a enlevé une quantité totale de vase, se montant à 2,585 verges cubes, mesure de chaland, au coût de 40 cents par verge cube.

SHIPPIGA GULLY.

Dragage.

Deux courbes qu'il y avait dans le chenal du goulet rendaient la navigation difficile, et en différents temps on a fait du dragage pour le rendre droit à partir du goulet jusqu'au havre de Shippigan.

En 1917, la drague du ministère *N° 13* a commencé l'enlèvement de la pointe extérieure, et a dragué une superficie de 550 pieds par 75 pieds, jusqu'à une profondeur de 9 à 10 pieds, à l'eau basse, où il n'y avait auparavant que 4 à 5 pieds de profondeur.

On a terminé le creusage de l'extrémité inférieure du chenal, vis-à-vis la courbe intérieure; ce travail a été fait sur une longueur de 600 pieds et une largeur croissante de 0 à 100 pieds, à partir de 1,300 pieds, à l'intérieur du brise-lames du goulet, jusqu'à une profondeur de 9 pieds à l'eau basse. A l'extrémité supérieure de ce chenal, qui a une longueur de 2,800 pieds, on a creusé deux sections d'environ 1,000 pieds de longueur, où l'eau n'était pas assez profonde. La plus considérable de ces sections a 700 pieds de longueur et 30 à 40 pieds de largeur; la profondeur obtenue a été de 8 à 9 pieds.

Les travaux ont été faits du 9 juillet au 29 août et lorsque le temps le permettait, jusqu'au 19 octobre.

On a enlevé 25,620 verges cubes de vase, de sable et de gravier, mesurées à bord des chalands.

HAVRE DE SHIPPIGAN.

Dragage.

Du 29 juin au 6 juillet, et à différents temps entre le 1er septembre et le 12 octobre, la drague du ministère *N° 13* a été employée pour approfondir et agrandir les bassins au quai public de Shippigan, qui est situé au terminus du chemin de fer de Caraquet, et à 3 milles du goulet de Shippigan.

Le bassin situé à l'intérieur de la tête du quai, qui a 75 pieds de longueur, a été dragué pour lui donner une largeur de 45 pieds. A l'extrémité de la tête du quai, on a aussi dragué une fondation pour un prolongement projeté et un bassin, à une profondeur de 10 à 12 pieds à l'eau basse. Il faudra encore faire du dragage le long du quai, sur une longueur de 260 pieds, en allant vers le rivage, pour former d'autres bassins.

Les bassins situés sur le côté sud du quai ont été agrandis dans la direction du rivage, sur une longueur de 370 pieds et une largeur moyenne de 80 pieds. Il faudra encore faire du dragage le long de cette façade du quai, qui est construite en pilotis jointifs, pour prévenir le tassement des caissons.

On a obtenu des profondeurs de 7 à 8 pieds, où il n'y avait antérieurement que ½ à 2 pieds à l'eau basse.

On a dragué une quantité totale de 27,041 verges cubes de vase; cette quantité comprend environ 11,731 verges cubes qui furent jetées par-dessus bord; une grande partie de ces déblais furent dragués de nouveau et remorqués au loin, et se trouvent inclus deux fois dans la quantité totale.

QUÉBEC.

BATISCAN.

Dragage.

Le village de Batiscan est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, dans le comté de Champlain, à 101 milles en bas de Montréal.

Pendant l'été de 1915, on avait dragué un chenal d'accès au quai du gouvernement et, l'automne dernier, il a fallu faire du nouveau dragage pour maintenir la profondeur originale de 12 pieds, à l'embranchement ouest de ce chenal, qui s'était rempli.

Ces travaux ont été faits par la compagnie Générale d'Entreprises Publiques, du 13 octobre au 7 novembre 1917, sur une superficie de 300,000 pieds carrés, et l'on a enlevé 23,704 verges cubes de sable, mesure de chaland, à 18 cents par verge cube.

CAUGHNAWAGA.

Caughnawaga est un village situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans le comté de Laprairie.

Du 17 septembre au 15 novembre, la drague du ministère *N° 119* a enlevé 2,561 verges cubes de déblais, mesure de chaland, pour créer un chenal temporaire allant au quai du gouvernement; elle a aussi été employée pour enlever quelques pierres d'en avant du quai.

Ce chenal a 168 pieds de longueur, parallèlement au quai du Grand-Tronc, par 95 pieds de largeur, et une profondeur moyenne de 9 pieds à l'extrême eau basse, correspondant au zéro de l'échelle.

Le dragage a duré 260½ heures; la tranchée a de 15 à 18 pieds de largeur et une profondeur de 1·6 à 6 pieds; la drague a avancé de 1,474 pieds et les déblais ont été remorqués à une distance de 1 mille, en eau profonde, dans le fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis de Caughnawaga.

CHICOUTIMI.

Dragage.

Le dragage entre Ste-Anne et Chicoutimi, a été fait par la drague du ministère *Steam-Derrick.*

Cet ouvrage avait pour but de permettre au bateau traversier, faisant le trajet à toutes les heures entre Sainte-Anne et Chicoutimi, de naviguer à toutes les phases de la marée. Pendant le dernier exercice financier, on a enlevé seulement 2,680 verges cubes de cailloux, près du quai du bassin; on a donné une plus grande attention à l'enlèvement des gros cailloux obstruant le chenal du côté de Chicoutimi et près de Sainte-Anne, où l'on a enlevé 593 verges cubes de cailloux.

Cet ouvrage consiste à draguer un chenal ayant une profondeur de 6 pieds, à travers le Saguenay, entre les quais de Sainte-Anne et de Chicoutimi.

CONTRECŒUR.

Contrecœur est un village incorporé et une station de chemin de fer, dans le comté de Chambly-Verchères, sur la rive sud du Saint-Laurent.

Du 25 mai au 29 juin 1917, la drague du ministère *N° 106* a été employée à cet endroit et a enlevé 12,078 verges cubes, mesure de chaland, de glaise et de sable faciles à draguer.

L'ouvrage a les dimensions suivantes: Une tranchée de 1,450 pieds de longueur, par 50 pieds de largeur au fond, et 3 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'extrême eau basse, correspondant au zéro de l'échelle du quai de Contrecœur, ou à l'élévation 19·09. Le dragage a duré 250½ heures, l'épaisseur enlevée est de 2 à 5 pieds et la drague a avancé de 1,609 pieds. Les déblais ont été remorqués et déchargés en eau profonde, à 2 milles plus bas, au nord du chenal de Contrecœur, près d'une petite île, à un endroit où ils ne peuvent nuire et où ils sont recouverts de 5 à 6 pieds d'eau à l'eau basse.

Ce dragage a été fait à une distance de 3,500 pieds en haut du quai du gouvernement, à Contrecœur, entre le rivage et l'île aux Rats.

DOUCET'S LANDING.

Doucet's Landing, ou Sainte-Angèle-de-Laval, comté de Nicolet, est un village situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, directement en face de Trois-Rivières; un bateau traversier relie ces deux endroits.

On a fait du dragage en face du quai du Grand-Tronc, pour donner une profondeur suffisante pour la navigation; on a enlevé 2,190 verges cubes, *in situ,* ou 2,910 verges cubes, mesure de chaland, donnant un facteur d'expansion de 33 pour 100, de déblais de la classe B, consistant en glaise, en sable, et en petits cailloux.

La superficie draguée est de forme irrégulière et mesure 1,550 verges carrées; la profondeur moyenne de la tranchée est de 4·5 pieds.

La Compagnie Générale d'Entreprises Publiques fut chargée de faire ce travail à raison de 30 cents par verge cube, mesure de chaland.

Afin de ne pas nuire au trafic, le dragage a été fait durant la nuit, du 10 au 12 novembre 1917, par la drague *Welland,* et le remorqueur *Denisa.*

CANAL DE GRENVILLE.

Grenville est situé sur la rive nord de la rivière Ottawa, à 58 milles en aval de la ville d'Ottawa.

Du 18 au 23 juin, la drague du ministère *N° 103* a été employée immédiatement en bas de la deuxième écluse, pour nettoyer le canal de roc qui s'était éboulé de la rive.

On a dragué une superficie de 8,150 pieds carrés, jusqu'à la profondeur de 10 pieds, sur une longueur de 200 pieds et une largeur de 25 à 43 pieds. On a enlevé de 1 à 1½ pied de pierre calcaire, formant une quantité totale de 455 verges cubes, dont 333 verges ont été rejetées sur le rivage et 120 verges ont été transportées en dehors de l'entrée du canal.

BAIE DES HA! HA!

Dragage.

On a fait du dragage à Port Alfred, situé sur le côté est de la baie des Ha! Ha! entre Saint-Alphonse et Saint-Alexis, où la *Ha Ha Bay Sulphite Co.* a construit une manufacture de pulpe chimique.

Ce dragage avait pour but de faciliter l'accès au quai de la compagnie, pour les bateaux océaniques. Il a été fait par la drague du ministère *N° 115,* du 28 mai au 30 juin.

Un chenal de 90 pieds de largeur qu'on avait commencé en 1916, a été continué vers le rivage sur une distance de 190 pieds avec une profondeur de 16 pieds au-dessous de l'eau basse des grandes marées.

Les déblais enlevés consistaient en glaise très molle et on a éprouvé beaucoup de difficultés au cours de l'ouvrage.

ÎLE AUX FOINS.

L'île aux Foins est la plus en amont du groupe d'îles qu'il y a à la tête du lac Saint-Pierre, entre Sorel et Berthier, dans le fleuve Saint-Laurent.

On a fait du dragage à certains endroits qui avaient été obstrués par la débacle de 1916, qui avait approfondi le chenal à certains endroits de 10 à 18 pieds, et qui l'avait presque bloqué à d'autres endroits.

Du 3 juillet au 16 octobre 1917, la drague du ministère *N° 106* a été employée à ce travail et a enlevé 29,067 verges cubes, mesure de chaland, de sable et de glaise, dans le chenal du bateau traversier entre Sorel et Berthier.

Ce dragage a été fait sur une longueur de 650 pieds, parallèlement à la direction des phares, par 260 pieds de largeur, et sur une longueur de 1,180 pieds, parallèlement au chenal, immédiatement en bas de l'île aux Foins, par une largeur de 20 à 100 pieds, et une profondeur de 10 pieds au-dessous du niveau de l'extrême eau basse, ou 30 pieds, à l'échelle du ministère de la Marine, à Sorel.

LAC SAINT-LOUIS.

On a fait du dragage à l'intersection des chenaux principaux du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Ottawa, dans le lac Saint-Louis, à 3 milles en haut de Lachine.

Ce dragage avait pour but de faciliter le passage des bateaux ayant un tirant d'eau de 14 pieds.

Du 16 mai au 15 septembre 1917, la drague du ministère *N° 123* a été employée à cet endroit, et a enlevé 29,550 verges cubes de déblais, mesure de chaland, pour donner une profondeur nette de 14 pieds, sur le côté nord du chenal principal. On a ainsi accompli 41·6 pour 100 de tout le projet.

L'ouvrage fait a les dimensions suivantes: On a fait disparaître une batture située sur le côté nord du chenal principal, commençant à 1,300 pieds en haut du phare inférieur de ce chenal, et de 700 pieds de longueur parallèlement au chenal, par 100 pieds de largeur, jusqu'à une profondeur nette de 14 pieds à l'eau basse. Une deuxième batture, située sur le même côté du chenal principal, commençant à 2,200 pieds en haut du phare inférieur, ayant une longueur de 1,200 pieds, par une largeur de 80 à 100 pieds, a été draguée jusqu'à une profondeur de 14 pieds.

Le dragage a duré 773½ heures; la tranchée a 35 pieds de largeur et de 1 à 7 pieds de profondeur; la drague a avancé de 4,846 pieds et les déblais ont été transportés à une distance de 2 milles en descendant, immédiatement en face du phare supérieur de la nouvelle direction, dans un endroit profond, à 1,800 pieds au sud du chenal principal, autour d'une bouée qui avait été placée à cette fin par le ministère de la Marine.

LAPRAIRIE.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport annuel de 1916.)

Laprairie est une ville située dans le comté du même nom, sur la rive sud du Saint-Laurent; c'est une station sur le chemin de fer du Grand-Tronc.

(*A*) *Contrat de la digue.*

Pendant l'exercice financier 1916-17, le contrat *Duranceau & Poupore* a été annulé. Coût total de ce contrat $75,685.

Le 18 novembre 1916, un nouveau contrat fut accordé par le gouvernement à la *Carleton Construction Co.*, pour terminer la construction de la digue et ses améliorations, au coût de $79,420.47. Les entrepreneurs ne firent aucun travail en vertu de ce contrat pendant l'exercice financier 1916-17.

En mai dernier, la compagnie commença son travail. Comme l'ouvrage n'avançait pas d'une manière satisfaisante, la compagnie reçut plusieurs avertissements que son contrat serait annulé; finalement comme elle ne montrait aucune amélioration, son contrat fut annulé, le 8 août dernier.

Le 5 septembre, un contrat fut accordé à *Quinlan Robertson & Co.*, pour l'achèvement de l'ouvrage de la digue, au coût réel des travaux avec un profit de 10 pour 100.

Ces entrepreneurs ont fait durant l'année 1917-18, du travail pour un montant de $127,079.13, se répartissant comme suit:

Excavation du mur de l'ouest.—L'empattement en pierre a été terminé sur une distance de 4,300 pieds; le mur a été prolongé et reconstruit sur une distance de 4,000

pieds; le mur de protection en béton a été terminé sur une distance de 2,700 pieds, et construit à une hauteur de 7 pieds sur une distance additionnelle de 325 pieds.

Bordure et rigole.—Cette partie de l'ouvrage a été terminée du côté ouest, sur une distance de 2,540 pieds, et du côté est, sur une distance de 1,620 pieds.

Mur de l'est.—Ce mur a été complètement construit sur une distance de 2,700 pieds, et fait jusqu'à la hauteur de 7 pieds, sur une distance additionnelle de 400 pieds.

Pont.—Les piliers ont été exhaussés de 4 pieds, deux nouvelles poutres ont été mises en place; les poutres transversales ont été placées et rivetées, et on a posé un nouveau plancher en béton.

Aucune dépense n'a été faite sur le chemin macadamisé cette année.

Chemin ponté en madriers.—Pendant le dernier exercice financier, le chemin ponté et le pont temporaire ont été entretenus en bon état. Presque tous les madriers ont été renouvelés par du travail à la journée.

Mur de protection.—Un prolongement en caissons de bois, du mur en béton, construit par le ministère, en 1906, en face de l'académie Saint-Joseph, a été reconstruit en béton, sur une longueur de 46 pieds, une hauteur de 12 pieds et une épaisseur moyenne de 2 pieds.

LONGUEUIL.

Longueuil est une petite ville du comté de Chambly-Verchères, district de Montréal, sur la rive sud du Saint-Laurent, en face de Montréal.

En 1917, le ministère a entrepris du dragage à quatre endroits différents à Longueuil: (*a*) *Canada Steamships,* (*b*) au quai du gouvernement, (*c*) sur une batture, (*d*) du dragage d'essai.

(*A*) *Canada Steamships.*

Du 14 mai au 14 juillet 1917, la drague du ministère *N° 110* a enlevé 27,095 verges cubes de déblais, mesure de chaland, afin de terminer le chenal du traversier qui fait le service entre Longueuil et Montréal, à partir du commencement d'avril jusqu'au milieu de décembre.

Cet ouvrage a les dimensions suivantes: 450 pieds de longueur parallèlement au courant, par quelques centaines de pieds de largeur, jusqu'à une profondeur de 12 pieds au-dessous du niveau de l'extrême eau basse.

Le dragage a duré 266 heures; la tranchée a 35 pieds de largeur, une profondeur de 1 à 6 pieds; la drague a avancé de 4,267 pieds; les déblais ont été remorqués à une distance maximum de 3½ milles, sur la rive nord-ouest du fleuve Saint-Laurent, le tout a été fait sous la surveillance de la commission du havre de Montréal.

Ce dragage a été fait à une distance d'environ 1,500 pieds du quai de la *Canada Steamships,* dans le fleuve Saint-Laurent, près du chenal principal, immédiatement en bas de la batture de Longueuil.

(*B*) *Quai du gouvernement.*

Du 21 juillet au 1er octobre 1917, la drague du ministère *N° 110* a enlevé environ 21,130 verges cubes, mesure de chaland, de déblais, pour terminer un chenal de 11 à 12 pieds et un bassin au quai du gouvernement.

Dimensions de l'ouvrage: 340 pieds parallèlement avec la face du quai et 650 pieds en dehors, par une largeur moyenne de 260 pieds et une profondeur moyenne de 12 pieds à l'eau basse, correspondant au zéro de l'échelle de Longueuil. Les déblais enlevés consistaient en glaise, en cailloux et en glaise dure.

Le dragage a duré 320½ heures; la tranchée a de 35 à 40 pieds de largeur et une profondeur de ½ à 6 pieds; la drague a avancé de 5,712 pieds; les déblais ont été remorqués à une distance de 2 à 3 milles en descendant, sur le côté nord-ouest du fleuve Saint-Laurent.

Le dragage a été fait immédiatement en face du quai du gouvernement.

Les quantités totales draguées à cet endroit, de 1913 à 1917 inclusivement, ont été de 148,752 verges cubes, mesure de chaland.

(*C*) *Batture de Longueuil.*

Cette batture forme une obstruction permanente à la navigation, très dangereuse pour le bateau traversier, qui fait quotidiennement soixante-dix voyages entre Longueuil et Montréal, et qui a un tirant d'eau de 11½ pieds.

Pendant la saison de 1917, on a exécuté la moitié de tout le projet, et des remorqueurs ont déjà mis à profit le chenal dragué.

Du 16 juillet au 22 novembre 1917, la drague du ministère *N° 110,* a enlevé 58,950 verges cubes, mesure de chaland, de glaise, de sable et de glaise dure.

L'ouvrage a les dimensions suivantes: 1,500 pieds de longueur, parallèlement avec le courant par quelques centaines de pieds de largeur, et une profondeur de plus de 12 pieds, au-dessous du niveau de l'extrême eau basse, correspondant au zéro de l'échelle de Longueuil.

Le dragage a duré 342½ heures; la tranchée a 35 pieds de largeur; la drague a avancé de 7,699 pieds, et les déblais ont été remorqués à une distance de 3½ milles en descendant le courant.

Ce dragage a été fait à une distance de 1,500 pieds, en face du quai de la *Canada Steamship Lines,* à Longueuil, dans le fleuve Saint-Laurent.

RIVIÈRE RISTIGOUCHE.

Dragage.

Le quai Champoux est situé sur la rivière Ristigouche, en face de Campbellton, dans le comté de Bonaventure, P.Q.

Il faut faire du dragage à cet endroit, assez souvent, pour permettre l'expédition du bois des scieries de la baie de Chaleur.

Du 13 août au 11 septembre 1917, la drague du ministère *N° 2* a été employée à draguer le bassin situé le long de la face extérieure du quai, couvrant un espace de 450 pieds de longueur et de 100 pieds de largeur, et une profondeur de 19 à 23 pieds, à l'eau basse des marées ordinaires. Le bassin intérieur, de 250 pieds de longueur par 75 pieds de largeur, a aussi été dragué à une profondeur de 13 à 15 pieds.

On a enlevé 13,600 verges cubes, mesure sur chaland, de vase, de sable et de gravier.

RIMOUSKI.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport annuel de 1916.)

La ville de Rimouski, qui est le chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 180 milles en bas de Québec.

Pendant les derniers neufs mois, on a immergé les derniers caissons, ayant une longueur totale de 800 pieds, et on a construit un viaduc entre le vieux et le nouveau quai.

On a commencé la superstructure des caissons immergés cette année; et l'on a fait 15,000 verges cubes de remplissage, mais les travaux ont été suspendus parce que le nouveau quai glissait hors de sa position. On a aussi fait 96,511 verges cubes de dragage dans le bassin de marée.

Les dépenses ont été d'environ $65,000.

RIVIÈRE SAGUENAY.

Dragage.

Le chenal de la rivière Saguenay commence à la ville de Chicoutimi et continue jusqu'au pied des Battures, une distance de 8 milles.

Le dragage qu'on a fait à cet endroit a pour but de donner au chenal une largeur de 250 pieds dans les tangentes, et de 350 à 500 pieds dans les courbes, ainsi qu'une profondeur minimum de 16 pieds à l'extrême eau basse.

Pendant le dernier exercice financier, la drague du ministère *N° 115* a dragué 60,604 verges cubes de déblais, mesure de chaland.

Les travaux ont été commencés le 2 juillet et suspendus le 6 novembre.

Les déblais consistaient en sable et glaise, et glaise et cailloux.

Depuis le commencement de cette entreprise, le chenal du quai de Chicoutimi est libre de toutes obstructions et a une profondeur minimum de 16 pieds, à l'extrême eau basse, excepté sur le côté nord de l'intersection des deux dernières courses, où on a laissé un banc; mais cette obstruction n'a pas grande importance, car on peut la marquer avec une bouée, comme on l'a fait pendant l'automne de 1917.

RIVIÈRE SAINT-MAURICE.

Dragage.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport annuel de 1917.)

La rivière Saint-Maurice a son cours à travers les montagnes des Laurentides, sur une distance d'environ 360 milles, et se jette dans le Saint-Laurent, à Trois-Rivières, par trois issues séparées par des îles, et qu'on appelle chenal de l'est, chenal du milieu et chenal de l'ouest.

Du 27 août au 5 octobre 1917, l'entrepreneur a enlevé, sur une superficie de 234,700 pieds carrés, 94,187 verges cubes de sable, mesure de chaland, à 10 cents par verge cube. Pendant les deux saisons de 1916 et de 1917, on a enlevé un total de 139,821 verges cubes, mesure de chaland, ou 107,296 verges cubes, mesurées sur place, donnant un facteur d'expansion de 33 pour 100. Ce dragage a été fait sur une superficie totale de 383,400 pieds carrés.

ONTARIO.

BYNG INLET.

Byng Inlet, district de Parry Sound, est un village situé sur la rivière Magnetawan, à 3 milles de son embouchure dans la baie Georgienne; sa population est d'environ 1,500 habitants.

Du dragage a été fait aux endroits où c'était nécessaire, dans le chenal, à partir de l'embouchure de la rivière, à l'île Clark, jusqu'aux quais à charbon du Pacifique-Canadien, sur une longueur de 6,045 pieds, une largeur de 200 pieds et une profondeur de 20 pieds, au-dessous du zéro de la baie Georgienne, correspondant à l'élévation 580.0. La profondeur de la tranchée creusée est de 8.6 pieds.

Ces travaux ont été faits du 7 juin au 11 août 1917, par la drague du ministère *N° 109*.

On a enlevé 53,336 verges cubes, mesurées sur place, ou 74,948 verges cubes, mesure de chaland, de déblais de la classe B, consistant en vase, en sable et en glaise. Tous les déblais ont été remorqués dans la baie Georgienne, à une distance d'environ trois milles.

Les travaux qu'on a faits à cet endroit ont consisté à nettoyer une superficie de 3.06 acres dans le vieux canal de Cardinal, pour relier le bassin du canal avec le chenal principal du fleuve Saint-Laurent, afin de donner une profondeur suffisante pour permettre aux bateaux, ayant un tirant de 14 pieds, d'accoster aux quais de la *Canada Starch Company*, à l'extrême eau basse. Cet ouvrage a été fait du 26 septembre au 16 novembre 1917; pendant cette période, la drague du ministère *N° 123* a enlevé 16,250 verges cubes, mesurées sur place, ou 24,600 verges cubes, mesure de chaland, de glaise, de sable et de cailloux.

COBOURG.

Dragage.

La permission fut accordée d'accepter l'offre de la *Robert Weddell Company* de draguer 7,427 verges cubes, mesurées sur place, dans le havre, à raison de 39 cents par verge cube, afin de donner une profondeur de 20 pieds, à l'eau basse, sur les battures de l'entrée. Ces battures sont situées dans la direction de l'est, en travers de l'entrée du havre, à partir de l'extrémité est du brise-lames de l'ouest; elles étaient une source de difficultés pour les bateaux traversiers de la *Ontario Car Company,* lorqu'ils entraient dans le havre ou en sortaient.

On a aussi autorisé l'enlèvement de 900 verges cubes, mesurées sur place, à l'extrémité inférieure du plan incliné au quai de la traverse des wagons de chemins de fer; cette quantité était une augmentation du contrat accordé à la *Robert Weddell Company* pour le dragage de 7,427 verges cubes.

Les travaux qu'on a faits dans le havre intérieur, consistaient dans le dragage à une profondeur de 22.5 pieds, d'une section de 40 pieds de largeur par 125 pieds de longeur, à l'entrée du plan incliné de la traverse des wagons, afin de permettre aux bateaux traversiers de submerger leurs proues et de relever leurs poupes pour réparer ou ajuster les hélices.

On a dragué un espace triangulaire de 180 par 120 pieds, situé à l'est du secteur mentionné ci-dessus, jusqu'à une profondeur de 18.5 pieds au-dessous du zéro.

Ces travaux ont été commencés le 31 mai, par la drague *Trenton,* et terminés le 16 juillet. On a enlevé 8,172 verges cubes de déblais, mesurées sur place, ou 10,847$\frac{5}{8}$ verges cubes, mesure de chaland.

DESBARATS.

Desbarats est un village situé à 30 milles à l'est de Sault-Sainte-Marie, sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien, à un mille environ de l'embouchure de la petite rivière Walker, qui coule dans la direction du sud et se jette dans le chenal nord, du lac Huron, en face de l'île Saint-Joseph.

Du 15 au 18 août 1917, on a construit un petit quai à cet endroit, au moyen de travail à la journée.

Cet ouvrage était nécessaire pour faciliter la navigation des bateaux à essence et des bateaux de la poste, faisant le service entre Desbarats et l'île Saint-Joseph. Pendant la crue des eaux du lac Huron, en 1917, le remblai en dosses et en sciure de bois qui servait de quai, fut submergé. Le quai que l'on a construit consiste en une plate-forme en forme de L, dont les différentes parties ont les dimensions suivantes: 6 pieds de largeur par 36 pieds de longueur, 8 pieds de largeur par 43 pieds de longueur, et 6 pieds de largeur par 12 pieds de longueur, donnant au débarcadère une face d'accostage de 91 pieds de longueur. On a charroyé et étendu des dosses et de la sciure de bois en arrière du quai, pour élargir les abords et les assécher.

FORT WILLIAM.

Fort William, district de Thunder Bay, est une ville de 18,000 habitants, située à l'embouchure de la rivière Kaministiquia, près de l'extrémité nord-est du lac Supérieur.

Le havre comprend des chenaux navigables, de 13·02 milles de longueur dans la rivière Kaministiquia, et les rivières McKellar et Mission, qui ont été dragués à une profondeur de 25 pieds, au-dessous du niveau de l'eau basse, et qui ont une largeur moyenne de 500 pieds. Le havre offre un front de 22·45 milles, approprié pour la construction de quais; une distance de 7·73 milles de ce front est déjà construite.

Mur de soutènement de la rivière Mission.—Du 7 avril au 12 novembre dernier, on a travaillé à la rectification des caissons n°s 101 à 105 inclusivement. Les entrepreneurs se sont engagés à faire les menues réparations qui pourront être nécessaires après l'inspection, au printemps.

Deux méthodes différentes, mais quelque peu semblables, ont été employées pour ce travail: (1) dans les caissons n°s 102 et 103, où l'on a trouvé nécessaire d'enlever toute la vieille superstructure en béton; (2) la méthode employée pour la rectification des caissons n°s 101, 104 et 105, où l'on a laissé en place la vieille superstructure en béton.

Dans le premier cas, les caissons furent exhaussés par une construction en bois jusqu'à la hauteur originale requise pour les caissons. Cette nouvelle construction fut non seulement assujettie au vieil ouvrage en caissons, mais les traversines inférieures des parties exhaussées, espacées de 2½ pieds d'axe en axe, et projetant de 15 pouces en dehors de la face du caisson, furent appuyées sur des pilotis qui furent enfoncés spécialement pour ce travail de rectification, et assujetties au vieil ouvrage au moyen de boulons à vis et de boulons à pointe perdue. En plus, un étrier en fer fut placé sur l'extrémité de chaque deuxième traversine projetant au dehors, et boulonné aux vieux caissons au moyen de boulons à pointe perdue. Après que les parties nouvelles eurent été construites en place, deux pilotis furent enfoncés jusqu'à un fond solide, à travers chaque compartiment postérieur de ces caissons. De gros morceaux de roc et de béton brisé furent ensuite employés pour le remplissage des caissons et déposés en arrière jusqu'au niveau de l'eau basse. Finalement la superstructure en béton fut replacée en employant les blocs de béton qui étaient utilisables, provenant du vieil ouvrage.

Dans le cas des caissons n°s 101, 104 et 105, des pilotis en sapin de la Colombie-Britannique, de 80 à 90 pieds de longueur, furent enfoncés à des intervalles de 2½ pieds, le long de la façade de ces caissons, et assujettis aux pièces de parement par des boulons à pointe perdue; les pilotis furent récépés à une hauteur de 12 à 14 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse et sur leur sommet on posa un rang de moises, de 10 par 16 pouces, assujetties aux pièces de parement. Afin de transférer une partie du poids de la structure aux pilotis, des pièces verticales, en érable dur, de 6 par 12 pouces, par 6 pieds, furent boulonnées aux pièces de parement, au-dessus des moises, à des intervalles de 20 pouces, d'axe en axe, au moyen de six boulons à pointe perdue pour chaque pièce. En plus, deux pilotis furent enfoncés dans chacun des compartiments postérieurs des caissons, jusqu'à un fond solide, et le remplissage en pierre en arrière des caissons fut exhaussé jusqu'au niveau de l'eau basse, au moyen de gros morceaux de roc et de béton brisé. La superstructure en béton fut ensuite dépolie et rayée, les vieux poteaux d'amarrage en fer furent enlevés, et du nouveau béton fut déposé pour amener l'ouvrage au niveau voulu; les poteaux d'amarrage furent ensuite replacés. Les moises posées le long de la façade de la superstructure en béton, furent ensuite renouvelées.

Tous ces travaux furent faits en vertu de la clause 36 du contrat, à l'exception de la pose du nouveau béton, des nouveaux blocs en béton, des nouvelles moises et du fer, au-dessus de l'eau.

Mur de soutènement de la rivière Mission.—Du 11 au 22 novembre, on a réparé et renouvelé les moises posées le long de la face de la superstructure du mur de soutènement, du bassin terminus du Grand-Tronc et des plans inclinés.

Dragage.—Du dragage a été fait dans le havre, au cours de la dernière saison, par la *Great Lakes Dredging Co.*

L'ouvrage fait consiste dans l'élargissement et le creusage du chenal de la rivière Kaministiquia et de la rivière Mission; ce travail a été fait par les dragues *N° 6* et *Dominion*, pendant les périodes suivantes: drague *N° 6*, du 6 mai au 27 novembre; drague *Dominion*, du 15 mai au 23 juin, et du 30 juillet au 30 novembre, lorsque les travaux furent suspendus pour la saison.

La quantité totale de déblais enlevés au cours de l'année a été de 911,977 verges cubes, mesure de chaland, dont 2,918½ verges cubes étaient de la classe "A", et 909,058½ verges cubes de la classe "B". Les quantités suivantes ont été enlevées par chaque drague, dans le bassin de virage de Fort William et aux endroits désignés par le contrat:

	Verges cubes, mesure de chaland.
Drague *N° 6*	391,165
Drague *Dominion*	520,812
Total	911,977

Rivière Kaministiquia.—Presque tout l'ouvrage de dragage de la rive, qu'on avait projeté de faire dans le bassin de virage de West Fort, a été terminé; une quantité de 151,810 verges cubes de déblais, mesure de chaland, a été enlevée par la drague *Dominion,* en cet endroit.

La drague *Dominion* a aussi été employée dans les abords du pont du Grand-Tronc, sur la rivière, où elle a enlevé 9,325 verges cubes de déblais.

La rivière a aussi été creusée entre le pont du Grand-Tronc-Pacifique et la propriété de la *Imperial Oil Co.,* où l'on a enlevé 57,270 verges cubes de déblais, mesure de chaland. Après le dragage, on a curé cette section de la rivière et l'on a trouvé que la profondeur spécifiée dans le contrat avait été atteinte partout.

On a aussi fait beaucoup de dragage dans cette partie de la rivière comprise entre le chenal Mission et un point situé au nord du chenal McKellar, où l'on a enlevé 143,129 verges cubes de déblais, mesure de chaland. Cet ouvrage comprenait le creusage du chenal d'accès au pont du Pacifique-Canadien et sous ce pont. Avant de faire ce dragage, un arrangement fut conclu entre la ville de Fort William, la *Kaministiquia Power Co., Ltd.,* et la compagnie du Pacifique-Canadien, par lequel tous les câbles leur appartenant furent enlevés du lit de la rivière pendant le dragage; quand le travail fut fini, ces câbles furent posés dans une tranchée commune, à peu de distance en amont du pont, à une profondeur de 30 pieds au-dessous de l'eau basse. La tranchée fut ensuite remplie avec de la pierre concassée et du gravier, jusqu'au niveau de 26 pieds au-dessous de l'eau basse. La plus grande partie de cette rivière a maintenant la profondeur requise; on s'efforça de lui donner partout cette profondeur, au moyen d'un curage, mais on découvrit quelques endroits peu profonds, où il faudra faire du dragage pendant la prochaine saison.

Certaines battures qui existaient dans la rivière, entre l'élévateur Empire et le chenal McKellar, et qui s'étendaient pour la plus grande partie le long des quais du côté nord de la rivière, ont été draguées jusqu'à la profondeur voulue; l'on a enlevé, pour ce travail, 86,404 verges cubes de déblais, mesure de chaland.

Pendant la dernière saison, on a enlevé de la rivière Kaministiquia, pour la creuser et l'élargir, une quantité totale de 447,938 verges cubes de déblais, mesure de chaland.

Chenal Mission.—On a creusé ce chenal sur une étendue considérable, à partir de son confluent avec la rivière Kaministiquia jusque vis-à-vis l'extrémité supérieure du quai à charbon de Fort William; la quantité de déblais enlevés étant de 72,322 verges cubes, mesure de chaland.

La plus grande partie du travail d'élargissement qu'il fallait faire dans ce chenal, le long de son côté nord, à partir du quai à charbon de Fort William, jusqu'à la ligne du rivage de l'île n° 2, dans la baie Thunder, a été terminée pendant la dernière saison, la quantité totale de déblais enlevés étant de 389,717 verges cubes, mesure de chanland.

La quantité totale de déblais enlevés dans le chenal de la rivière Mission pendant la dernière saison, a été de 464,039 verges cubes, mesure de chaland.

Les prix d'unité suivants avaient été fixés par ce contrat:—

Travail d'élargissement: Roc, $2.40 par verge cube, mesure de chaland; autres classes de déblais, 10¼ cents par verge cube, mesure de chaland.

Creusage: Roc, $2.85 par verge cube, mesure de chaland; autres classes de déblais, 22½ cents par verge cube, mesure de chaland.

Remorquage additionnel: 1 cent par verge cube, pour chaque mille de plus que 3½ milles.

Sommaire des quantités draguées, en vertu de ce contrat, aux différents endroits mentionnés:—

	Verges cubes, mesure de chaland.	
Rivière Kaministiquia:		
Bassin de virage de West Fort..	151,810	
Pont du Grand-Tronc-Pacifique..	9,325	
Du pont du G.-T.-P au quai de l'*Imperial Oil*.. ..	57,270	
Du chenal Mission au pont du Pacifique-Canadien...	84,592	
Pont du Pacifique-Canadien..	1,100	
Du pont du Pacifique-Canadien au chenal McKellar.	57,437	
Du chenal McKellar à l'élévateur Empire..	86,404	
		447,938
Chenal Mission:		
De la rivière Kaministiquia au quai à charbon de Fort-William..	74,322	
Ile n° 2 (élargissement), du quai à charbon de Fort William à la baie Thunder..	389,717	
		464,039
Grand total..		911,977

Antérieurement au dernier exercice financier on avait dragué, en vertu de ce contrat, une quantité de 14,352,384 verges cubes de déblais, mesure de chaland, de sorte que la quantité totale enlevée jusqu'aujourd'hui est de 15,264,361 verges cubes, mesure de chaland.

D'après les résultats de sondages récents, les différentes parties du havre mentionnées dans la liste qui suit, ont les profondeurs suivantes:—

	Largeur (pieds).	Profondeur minimum.	Profondeur générale (pieds).
Rivière Kaministiquia:			
Chenal d'entrée de la baie Thunder..	550–600	23·2	26·0
De l'élévateur Empire au quai de la ville.. ..	350–400	23·6	26·0
Du quai de la ville au pont du Pacifique.. ..	300–350	23·0	26·0
Sous le pont du Pacifique..	110	22·9	26·0
Du pont du Pacifique au chenal Mission.. ..	300	23·1	26·0
Du chenal Mission à la courbe en haut de l'élévateur "D"..	275	23·2	26·0
De la courbe en haut de l'élévateur "D" au quai de l'*Imperial Oil*..	175	21·0	23·0
Du quai de l'*Imperial Oil* au pont du G.-T.-P..	400	25·0	26·0
Sous le pont du G.-T.-P..	80	21·0	23·0
Du pont du G.-T.-P. au quai du C.-N..	300	22·2	25·5
A la courbe en haut du quai du C.-N..	200	21·0	26·0
Du bassin de virage de West Fort à l'élévateur Mutual..	1,050	21·0	24·0
Chenal Mission:			
Chenal d'entrée..	450	22·2	26·0
Profondeur minimum le long du mur de soutènement, à partir du mur jusqu'à 50 pieds le chenal..	......	15·2	
Profondeur minimum le long du mur de soutènement, à partir de 50 à 150 pieds uu mur..	......	21·0	
Du chenal d'entrée jusqu'à 1,200 pieds au nord de l'extrémité intérieure du bassin n° 3..	300	19·2	24·0
Du quai à charbon de Fort William jusqu'à la fabrique d'empois de Fort William. ..	350–400	24·4	25·5
De ce dernier endroit à la jonction de la rivière Kaministiquia..	400	23·6	25·5
Bassin de virage du G.-T.-P. à l'ouest du chenal d'entrée..	......	......	26·5
Superficie de 150 pieds en dehors des limites du bassin de virage du G.-T.-P..	......	21·0	
Bassin n° 1, du G.-T.-P., le plus à l'ouest à partir du bassin de virage..	......	22·9	25·0
Bassin du G.-T.-P., n° 2, à l'ouest du bassin de virage..	......	......	24·0
Bassin n° 2, du G.-T.-P., superficie de 50 pieds en dehors de ses limites..	......	22·3	
Bassin n° 3, du G.-T.-P., le plus au nord, à l'ouest du bassin de virage..	......	......	23·6
Bassin n° 3, du G.-T.-P., superficie de 190 pieds en dehors de ses limites..	......	21·7	
Chenal McKellar:			
De la baie Thunder au pont du Pacifique.. ..	350–400	23·2	26·0
Sous le pont du Pacifique..	70	22·5	26·5

Les travaux qui restent à faire en vertu du contrat n° 7339, lequel expire en décembre prochain, consistent presqu'entièrement à creuser ou curer les espaces qui ont dejà été dragués pendant les saisons précédentes, et particulièrement aux endroits suivants:—

Rivière Kaministiquia.—(1) Le bassin de rivage de West Fort et la section supérieure de la rivière Kaministiquia, jusqu'au pont du Grand-Tronc-Pacifique, et sous le pont.

(2) A partir du quai de la *Imperial Oil Co.* jusqu'à la courbe de la rivière, près de l'élévateur "D". Ce travail comprend l'élargissement de la rivière à la traverse des tuyaux de l'aqueduc de la ville. L'exécution de ce travail pendant la présente saison dépend de la ville de Fort William, qui devra baisser ses tuyaux ou en changer la situation autrement, afin de permettre le développement de la rivière à ce point.

(3) Le dragage de quelques battures situées entre le chenal Mission et le quai de la ville.

Chenal Mission.—(4) A partir du quai à charbon de la ville de Fort William, dans la direction de l'est jusqu'au chenal d'entrée de la baie Thunder, y compris ce chenal.

HAMILTON.

Hamilton, comté de Wentworth, est située sur la baie Burlington, une anse à l'extrémité ouest du lac Ontario; cette ville est traversée par les chemins de fer du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc.

L'autorisation fut accordée de faire le dragage requis au parc Wabassa, en employant la dragúe du ministère *N° 114;* on estimait le montant à draguer à 7,714 verges cubes, mesure de chaland.

Les travaux furent faits du 30 avril au 1er septembre. Une partie des déblais furent jetés par-dessus bord pour servir à des travaux de remplissage; en tout on a enlevé 4,318·8 verges cubes, mesurées sur place, ou 6,838 verges cubes, mesure de chaland.

Il était nécessaire de donner une profondeur de 12 pieds pour l'accostage des bateaux à cet endroit, et on a dragué deux secteurs différents; premièrement, sur le côté est du quai, un espace de 85 par 160 pieds; deuxièmement, sur le côté ouest, un espace de 70 par 120 pieds.

La permission fut accordée de remorquer la drague *N° 114* à la manufactuee de la *Oliver Plow Works,* afin de terminer le curage de la section en face du quai, sur le côté nord-est du chenal.

Ces endroits avaient déjà été dragués jusqu'au niveau voulu, mais il s'était produit du remplissage suffisamment pour nuire aux bateaux de fort tirant. La section que l'on a ainsi approfondie mesure 1,000 pieds de longueur par 300 pieds de largeur.

Les travaux furent commencés le 11 mai et terminés le 9 octobre; 29,023 verges cubes, mesure de chaland, ou 24,916 verges cubes, mesurées sur place, furent enlevées. La profondeur obtenue a été de 17·5 à 20·0 pieds au-dessous du zéro.

La permission fut donnée de faire le dragage nécessaire au pied de la rue Catherine; les travaux furent commencés le 19 juin et terminés le lendemain; on a enlevé 285·8 verges cubes, mesurées sur place, ou 352 verges cubes, mesure de chaland, pour donner à cette section, une profondeur de 15 pieds au-dessous du zéro.

Ce travail a été fait pour faire disparaître une batture causée par l'issue de l'égoût de la rue Catherine et qui nuisait aux bateaux de la *Canada Steamships Co.,* lorsqu'ils venaient accoster à leur quai. Le dragage a été fait sur une étendue de 47 par 265 pieds.

L'autorisation fut donnée de faire le dragage nécessaire au quai de Rock Bay. Les travaux furent commencés le 22 juin et terminés le 14 juillet, après qu'on eut enlevé 6,533·3 verges cubes de déblais, mesurés sur place, ou 6,593 verges cubes, mesure de chaland. Ce dragage a été fait jusqu'à la profondeur de 10 pieds au-dessous du zéro, afin de former un chenal de 400 pieds de longueur et de 85 pieds de largeur.

HAWKESBURY.

Hawkesbury est une ville située sur la rive sud de la rivière Ottawa, à 58 milles en aval de la ville d'Ottawa.

Afin de rendre de nouveau la navigation possible dans le chenal conduisant au quai du capitaine Lawlor, employé par le public, la drague du ministère *N° 103* a continué le travail entrepris en 1915, consistant principalement à enlever les déchets de pulpe qui s'étaient accumulés au cours des 16 dernières années entre les pulperies Riordon et l'île Cobb. La drague a été employée à cet endroit du 6 juin au 20 novembre, en vertu d'un marché conclu avec la *Riordon Pulp and Paper Co.* Pendant cette période, on a enlevé 58,289 verges cubes de déchets de pulpe, mesure de chaland, de déblais, dont 53,975 verges cubes de déchets de pulpe, 4,314 verges cubes de sable et de glaise et 131 verges cubes de cailloux (mesurés sur place). Onze tranchées de 25 pieds de largeur furent faites, sur une longueur totale de 6,159 pieds, jusqu'à l'élévation 118, correspondant à la profondeur originale.

Le 4 août, la drague du ministère *N° 103* a aussi enlevé 325 verges cubes de glaise, pour la pose du nouveau tuyau à l'eau de la *R. P. & P. Co.,* en vertu d'un marché fait avec *Fuller & Co.*

KINCARDINE.

Dragage.

On décida d'accepter l'offre de la *C. S. Boone Dredging Co.* de faire le dragage requis à raison de 34 cents par verge cube, mesurée sur place; le montant de dragage requis étant d'environ 14,668 verges cubes.

L'autorisation fut ensuite accordée d'augmenter la quantité à être draguée à 16,332 verges cubes, mesurées sur place.

Les travaux furent faits du 29 juillet au 24 août, par la drague *Kingsford,* et consistèrent à creuser un chenal d'une largeur de 50 pieds entre les quais, sur une longueur de 850 pieds, ainsi qu'une entrée évasée de 250 pieds de longueur et d'une largeur maximum de 150 pieds.

Dans le havre intérieur, on a dragué une section de 200 pieds de largeur et de 405 pieds de longueur, conduisant au quai de la *People's Salt and Soda Co.* Ce dragage fut fait jusqu'à une profondeur de 14 pieds au-dessous du zéro.

KINGSTON.

On a terminé la construction du pont à bascule et de ses accessoires. Le pont fut officiellement ouvert au trafic le 16 avril et la bascule a été employée avec succès depuis le 18 juillet; les archives indiquent que le pont a été levé 776 fois, du 25 juillet au 14 décembre, date de la clôture de la navigation.

Le but de cet ouvrage était de faire un chemin public sur la rivière Cataraqui, et de créer des quais. Le pont à bascule est construit au-dessus du chenal conduisant dans le havre intérieur et la baie Anglin; ce pont bascule pour donner passage aux bateaux. Le chenal a une profondeur de 22 pieds au-dessous de la travée à bascule; le havre intérieur, où les travaux ne sont pas encore terminés, offre une profondeur de 16 pieds; ces deux profondeurs ont rapport au niveau de l'extrême eau basse dans le lac Ontario.

MIDLAND.

Dragage.

L'autorisation fut donnée de draguer un chenal d'une longueur de 400 pieds, en face du bassin de lancement de la *Midland Dry Dock Co.* et jusqu'à la ligne de contour,

de 21 pieds, à une profondeur de 21 pieds au-dessous de l'élévation 580·0. Les déblais consistaient en dosses, vase, glaise et sable; on en a enlevé une quantité totale de 67,073 cubes, mesure de chaland. Tout ce travail fut fait par la drague du ministère *n° 109* et sur une longueur additionnelle de 215 pieds. La quantité draguée fut de 26,908 verges cubes, mesure de chaland. Tout ce travail fut fait par la drague du ministère *N° 109* et terminé le 26 novembre 1917. Les deux espaces mentionnés ont été curés et on s'est assuré que la profondeur est maintenant de 21 pieds au-dessous du zéro de l'échelle correspondant à l'élévation 580·0.

POINT EDWARD.

Dragage.

Point Edward est à l'entrée de la rivière Sainte-Claire, à l'extrémité sud du lac Huron.

Le courant rapide de la rivière et les tempêtes du lac accumulent du sable et du gravier dans l'embouchure de la rivière et il est nécessaire de faire du dragage chaque année pour maintenir un chenal navigable.

Un accord verbal a été conclu avec l'ingénieur de district du département de la guerre des Etats-Unis, par lequel les deux parties s'engagent à ne pas creuser à une profondeur de plus de 23 pieds au-dessous du zéro de l'échelle, correspondant à l'élévation 578.51, à Point Edward, et aux autres points de la rivière, entre le tunnel international et le lac Huron.

Le sable et le gravier qui s'accumulent dans cette partie de la rivière, du côté canadien, ont une valeur commerciale, et on a trouvé à propos de donner à une compagnie particulière le privilège de l'enlever gratuitement, et le sable ainsi dragué devient sa propriété. Un marché fut fait dans ce but avec la *Chick Contracting Co.,* de Windsor, lui permettant de draguer entre la rue Cromwell de Sarnia et Point Edward, mais stipulant que la compagnie s'engage à fournir aux municipalités canadiennes, situées le long des rivières Sainte-Claire et Détroit, tout le gravier dont elles auront besoin, à un prix déterminé.

En même temps, la province d'Ontario a accordé des permis à d'autres compagnies de draguer et de vendre leur sable et leur gravier sur tous les marchés de la province, à raison d'un droit de 8 cents par verge cube.

Les quantités enlevées ont été les suivantes:—

	Verges cubes, mesure de chaland.
Chick Contracting Co., d'après son contrat avec le gouvernement fédéral..	22,318
Chick Contracting Co., d'après un permis du gouvernement provincial..	86,980
Autres compagnies, permis du gouvernement provincial..	20,405
Quantité totale enlevée entre la rue Cromwell, Sarnia et Point Edward..	129,703

Ce dragage fut fait du 4 mai au 8 décembre. Les seules dépenses que le ministère eut à rencontrer furent le salaire d'un inspecteur.

PORT ARTHUR.

La ville de Port Arthur, district de Kenora, a une superbe position naturelle, sur la rive de la baie Thunder, près de l'extrémité nord-ouest du lac Supérieur.

Brise-lames temporaires en pilotis.

Afin de fournir de la protection aux élévateurs à grains, actuellement en construction à l'extrémité nord du havre, en attendant qu'on construise des prolongements

additionnels au brise-lames de Bare Point, des soumissions furent demandées, en novembre 1917, pour la construction d'un brise-lames temporaire en pilotis.

Le 24 décembre, le contrat fut accordé à la *Thunder Bay Harbour Improvement Co.*

Les travaux furent commencés le 17 janvier et furent finalement acceptés le 19 mars 1918.

Ce brise-lames fut construit en deux sections de 753 pieds de longueur chacune, comprenant:—

(*a*) Une rangée continue de pilotis ronds, d'environ 45 pieds de longueur, garnis de deux rangs de moises.

(*b*) Une rangée de pilotis ronds, espacés de 5 pieds d'axe en axe, longitudinalement, et enfoncés alternativement à 6 pieds des pilotis guides.

(*c*) Une rangée de pilotis ronds, espacés de 5 pieds d'axe en axe, longitudinalement, et enfoncés à 10 pieds des pilotis guides, auxquels ils sont réunis par une moise.

(*d*) Une rangée de pilotis d'ancrage ronds, enfoncés près des moises attachées aux pilotis décrits à (*c*).

Le tout fut solidement assujetti par des moises et des liens fixés avec des boulons à vis, et

(*e*) Un faisceau de six pilotis à tous les 25 pieds, et relié avec des câbles d'acier de ¾ de pouce, enfoncés près des pilotis guides (*a*).

Dragage.

L'autorisation de draguer 282,200 verges cubes, mesure de chaland, de déblais de la classe B, avant le 15 décembre 1917, fut accordée et les travaux furent commencés le 25 juin 1917.

En face de l'élévateur du gouvernement.—Du dragage a été fait à partir de la ligne du havre jusqu'à une ligne parallèle à l'élévateur du gouvernement et à une distance de 185 pieds de l'extrémité est du quai de cet élévateur.

Longueur..	550 pieds environ.
Largeur..	165 " "
Profondeur atteinte..	25 " "
Quantité de déblais enlevés..	35,958 verges cubes, mesure de chaland.

Le mesurage sur place indique une quantité de 30,800 verges cubes, donnant un facteur d'expansion de 16 pour 100.

Elargissement du havre principal, extrémité sud.—Cette partie du havre fut élargie à 150 pieds du brise-lames en béton.

Longueur moyenne..	1,000 pieds.
Profondeur atteinte..	25 "
Quantité de déblais enlevés..	10,459 erges cubes, mesure de chaland.

Creusage de la même partie du havre.—Cette partie du havre fut draguée en face du quai à charbon du C.-N.

Longueur..	1,700 pieds.
Largeur..	250 "
Profondeur atteinte..	25 "
Quantité de déblais enlevés..	78,635 vgs cubes, de la classe "B", et 8·88 vgs cubes, classe "A", mesure de chaland.

Les sondages indiquent une quantité de 70,800 verges cubes donnant un facteur d'expansion de 11 pour 100.

Chenal King.—Ce chenal a aussi été élargi et on a dragué une quantité de 16,082 verges cubes, de la classe "B", mesure de chaland.

Le mesurage sur place, tel que fait par des sondages, indique une quantité de 13,500 verges cubes, donnant un facteur d'expansion de 20 pour 100.

Profondeur atteinte, 25 pieds.

Bassin entre les élévateurs de la Coopérative de la Saskatchewan et des Grain Growers.—Ce bassin a été terminé; on y a dragué 28,375 verges cubes de déblais de la classe B, mesure de chaland, et 1,765 verges cubes, mesurées sur place, de déblais jetés par-dessus bord.

Longueur..	270 pieds.
Largeur..	150 "
Profondeur atteinte..	25 "

Le mesurage sur place indique une quantité de 24,400 verges cubes, donnant un facteur d'expansion de 16 pour 100.

Chenal d'accès et bassin de l'élévateur Richardson.—Un prolongement du contrat de Phin, pour du dragage à Port Arthur, fut accordé pour le creusage d'un bassin de 150 pieds de largeur et de 1,200 pieds de longueur, et d'un chenal d'accès à l'élévateur de MM. *James Richardson and Sons,* ainsi que pour l'élargissement du chenal de l'élévateur de la Saskatchewan.

Au cours de l'année, 48,096 verges cubes de déblais, mesure de chaland, et 898 verges cubes, mesurées sur place, ont été draguées dans le bassin Robertson.

Ce travail a été terminé en septembre 1918.

SOMMAIRE.

Déblais de la classe "B".

	Verges cubes, mesure de chaland.
En face de l'élévateur du gouvernement..	35,958
Elargissement du havre, partie sud..	10,459
Creusage du havre, partie sud..	78,635
Chenal King..	16,082
Bassin entre les élévateurs de la Coopérative de la Saskatchewan et des *Grain Growers*..	28,375
Bassin Richardson..	48,096
	217,605
Bassin entre les élévateurs de la Coopérative de la Saskatchewan et des *Grain Growers*..	1,765·70 vgs cubes, mesurées sur place.
Total, classe "B"..	219,370·70

Déblais de la classe "A".

	Verges cubes, mesure de chaland.
Creusage du havre principal, partie sud..	8·88
Bassin Richardson..	898
Total, classe "A"..	906·88

Toutes les profondeurs mentionnées se réfèrent au zéro de l'échelle du ministère des Travaux publics, qui correspond à l'élévation 601.86, au-dessus du niveau moyen de la mer.

Tous les déblais de la classe "B" consistaient en sable, en glaise et en roc schisteux et mobile.

Les travaux ont été faits par les deux dragues *Excelsior* et *Dominion*; les déblais ont été remorqués à une distance moyenne de deux milles et les travaux furent suspendus pour la saison, le 11 décembre 1917.

PORT BURWELL.

Dragage.

Le ruisseau Otter dépose continuellement des sédiments dans le bassin de virage et entre les quais. Le chenal à l'est et au sud du brise-lames collecte continuellement des sédiments et du sable mouvant sur le fond du lac.

Des travaux de dragage furent commencés le 9 avril et suspendus le 14 juillet; ils furent recommencés le 12 novembre, mais un accident assez sérieux survint à la cuiller de la drague et l'on dut les suspendre pour la saison.

Des mesurages furent faits dans le havre du 9 avril au 7 juillet. Le tableau suivant est le résultat des mesurages sur place et à bord des chalands:

——	Dimensions moyennes.	Verges cubes, mesurées en place.	Facteur d'expansion.	Verges cubes, mesure de chaland.
Bassin de virage, côté est	235 x 120 x 1·23	1,285	216 %	4,050
Bassin de virage, côté ouest	342·5 x 160 x 1·04	2,111	465 %	11,932
Entre les quais	1,075 x 86·2 x 2·1	7,210	155·3 %	18,411
Chenal, est du brise-lames	1,160 x 178 x 2·15	16,452	151·8 %	41,404
Sud du brise-lames	580 x 170 x 2·6	9,880	107 %	20,447
		36,938	160·6 %	96,244

On remarquera que le facteur d'expansion est extraordinairement élevé; cela est probablement dû à la grande quantité de sédiments et de sable qui se sont accumulés pendant le cours des travaux, du 9 avril au 7 juillet. La profondeur navigable a été beaucoup meilleure en 1917 qu'en 1916, parce que le fond était plus bas et que le niveau du lac s'est maintenu plus élevé.

SOMMAIRE DU DRAGAGE.

	Verges cubes, mesure de chaland.
Dragage, du 9 avril au 7 juillet	96,244
Dragage, semaine finissant le 14 juillet	66
Dragage, semaine finissant le 14 novembre	2,372
Quantité totale draguée pendant la saison	98,682

PORT-STANLEY.

Dragage.

La crique Kettle charrie des sédiments dans le havre intérieur et dans le bassin de virage, particulièrement pendant la crue des eaux, et le sable remplit le chenal dragué au sud des brise-lames.

La drague du ministère *n° 117* fut employée à cet endroit du 30 juillet au 10 novembre, et a enlevé pendant cette période, 64,101 verges cubes de déblais, mesure de chaland.

Au cours de la saison, la drague *n° 117* a été louée à l'entrepreneur M. J. Hogan, pour aider au creusage des bassins requis pour le prolongement du brise-lames de l'ouest et pour quelques autres travaux. Une partie de l'ouvrage fait par la drague pour l'entrepreneur Hogan, était déterminée par la liste de prix attachée au contrat; les autres travaux, tel que le creusage en vue d'obtenir de la pierre de lest, n'étaient pas couverts par le prix du dragage, l'entrepreneur fut payé pour la pierre de lest placée dans l'ouvrage.

La quantité totale de déblais enlevés pour le gouvernement et pour l'ouvrage de l'entrepreneur Hogan, comprenant les assises des caissons, la pierre de lest, etc., a été de 99,311 verges cubes, au coût total de $16,670.79, formant une moyenne de 16·9 cents par verge cube, mesure de chaland.

Pendant le mois de juin, un contrat fut accordé à M. J. Hogan, pour le dragage de 465 verges cubes de glaise en face du mur de soutènement, sur le côté ouest du havre, près du pont public, au coût de 18 cents par verge cube, formant un total de de $83.70; les déblais furent déposés en arrière du mur de soutènement. Ce dragage a été fait pour accommoder les bateaux à passagers faisant le service entre Cleveland et Port-Stanley. Lorsque la compagnie opérant ces bateaux, vint à commencer son service, elle s'aperçut que la difficulté d'obtenir des passe-ports restreignait tellement le trafic, qu'il était impossible de maintenir ce service pendant la guerre.

Le dragage du chenal d'entrée n'est pas encore terminé et l'on se propose de continuer les travaux pendant la prochaine saison.

RONDEAU.

Dragage.

Rondeau est un port de douane important et un havre de refuge, situé à la Pointe-aux-Pins, sur la rive nord du lac Erié, la drague du ministère *n° 117* a été employée à ce travail du 21 au 28 juillet. On a enlevé 11,446 verges cubes de déblais, mesure de chaland, au coût de $1,773.29, ou 15·4 cents par verge cube.

TORONTO.

Dragage.

(Cet ouvrage a été décrit dans le rapport annuel de 1915.)

La ville de Toronto, dont la population est de un demi-million, est située près de la tête du lac Ontario, et possède un havre exceptionnellement bien situé, qu'on appelle la baie de Toronto.

Au cours de la dernière saison, un caisson de 100 pieds a été immergé et chargé de lest; on a nivelé et garni de couronnement l'ouvrage, sur une longueur de 1,490 pieds, et on a posé un plancher en madriers de pruche, de 4 pouces, sur une longueur de 340 pieds. Des travaux de rectification ont aussi été faits, et 300 pieds de l'ouvrage en caisson a été rendu acceptable au ministère. Pendant l'année, on a fait 5,679 verges cubes de dragage. Cette section de l'ouvrage a été commencée en mai 1914, et depuis cette date, 4,340 pieds linéaires de caissons ont été placés et les pilotis ronds nécessaires ont été enfoncés le long de la façade et de l'arrière du quai.

Aux endroits où l'eau était très profonde, les caissons ont été construits avec une largeur de 20 pieds à leur base, diminuant par échelons jusqu'à la largeur requise de 16 pieds au sommet.

Section " C ".—Chenal des bateaux et bassin de virage.—Les travaux de cette partie de l'ouvrage ont progressé d'une manière très satisfaisante; pratiquement toute la vieille substructure a été rectifiée et le nouveau mur a été construit sur une longueur considérable. Il ne reste plus que 65 pieds linéaires du mur à rectifier, pour rencontrer les exigences du ministère, et la nouvelle structure a été entièrement construite sur une longueur de 5,140 pieds. On a placé 16,033 verges cubes de béton dans la nouvelle superstructure. Ainsi, sur une longueur totale à construire de 13,002 pieds, une distance de 2,060 pieds a été parachevée, il ne reste que le sommet de 4,470 pieds, le premier rang a été construit sur une longueur de 610 pieds, et le travail n'a pas encore été commencé sur une distance de 5,862 pieds.

Dans le bassin de virage, presque tous les pilotis ronds, les pièces de couronnement et les solives sont en place. Tout ce travail, sur une longueur de 3,787 pieds, a été fait au cours de la dernière saison.

Les entrepreneurs, réalisant la difficulté de construire cet ouvrage sous l'eau, ont construit une digue autour des murs à construire, et à l'aide de pompes ont maintenu

le niveau de l'eau, à deux pieds au-dessous de la tête des chevalets de pilotis. La structure étant exposée à la vue, il est beaucoup plus facile de juger de la qualité des travaux, et ils progressent plus rapidement.

Au cours de l'année, la drague hydraulique a enlevé 847,527 verges cubes de déblais du chenal et du bassin de virage, et les a déposés pour servir de remplissage en arrière des murs. Pendant la même période, il a aussi été nécessaire de faire 32,529 verges cubes de dragage pour la construction des murs.

Travail additionnel fait à l'angle " K ", sections " C " et " D ".—Le fond n'étant pas suffisamment solide, près de l'angle " K ", il a fallu employer des pilotis plus longs que dans les autres parties du mur, et établir des ancrages additionnels; des pilotis ronds de 60 pieds et des palplanches de 60 et 76 pieds de longueur ont été employés au besoin; les palplanches étaient assez longues pour atteindre le roc et armées, pour avoir une base solide sur le roc et empêcher tout glissement du mur.

Des pilotis d'ancrage additionnels furent enfoncés à 50 pieds en arrière des pilotis d'ancrage prévus, et les tiges de 2 pouces furent continuées jusqu'à ces pilotis additionnels, pour prévenir tout renversement du mur.

La substructure a été terminée à un prix dépassant de $44,495.59, le type des murs prévus dans les plans et les devis.

Tout cet ouvrage a été fait à sec, car il se trouvait dans l'espace où la hauteur de l'eau a été réduite à 4 pieds et 9 pouces au-dessous du niveau ordinaire du lac.

Section " D ", murs de soutènement, bassin nord.—La partie du contrat connue sous le nom de bassin nord, ou chenal de diversion Don, a été terminée et laissée prête pour le remplayage, pendant l'année 1916-17, ainsi que le mur marginal du nord.

Sur la section WW I, connue sous le nom de prolongement Polson (924 pieds de longueur), toute la substructure a été rectifiée. On a changé les plans de ce mur, de sorte que la superstructure en bois est remplacée par une combinaison de bois et de béton.

Au cours de l'année, la substructure de la section KV et VY, de 1,350 pieds de longueur, a été rectifiée et les deux premiers rangs de la superstructure en béton ont été terminés; on y a employé 1,856 verges cubes de béton.

Les travaux du chenal de ventilation de 900 pieds de longueur ont été commencés cette année, et toute la substructure du mur de 1,800 pieds a été terminée, à l'exception d'environ 100 pieds, à l'extrémité nord.

Afin de préparer les assises de ces murs, il a été nécessaire de draguer 60,273 verges cubes de déblais, dont 33,629 verges cubes étaient dans le chenal même.

MANITOBA.

ÎLE BIG-GEORGE.

Les travaux qu'on a entrepris à cet endroit ont pour but de créer un havre de refuge pour les bateaux voyageant dans le nord du lac Winnipeg.

Au cours de la dernière saison, le chenal d'accès au havre qui avait été commencé en 1916-17 (voir le rapport pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1917, page 50) a été continué, et l'on a creusé une tranchée de 100 par 30 pieds, et d'une profondeur moyenne de 2.5 pieds. On a aussi creusé une autre tranchée, de 510 par 50 pieds, et d'une profondeur moyenne de 2.5 pieds, à angle droit avec ce chenal d'accès et sur le côté extérieur du havre.

Lorsque le havre projeté sera terminé, il aura 500 pieds par 300 pieds; une bande de 500 par 250 pieds n'a pas encore été touchée. Il faudra aussi approfondir la partie qu'on a draguée.

Les déblais consistaient presque entièrement en cailloux de granit, avec un peu de sable; les cailloux ont été rejetés du côté du lac, pour former un brise-lames; la quantité totale de déblais dragués a été de 3,161 verges cubes, mesurées sur place.

La drague du ministère *n° 202* a été employée à ce travail du 30 juillet au 20 octobre, soit 702 heures de travail possible. Il n'y a cependant eu de dragage de fait que pendant 137 heures; le reste du temps fut perdu à cause d'orages et pour le remorquage.

Le coût total de l'ouvrage a été de $2,985.58, ou 94½ cents par verge cube, et le tout a été fait directement sous la surveillance du personnel du bureau.

HNAUSA.

Dragage.

Les travaux qu'on a faits à cet endroit avaient pour but de créer un chenal d'accès au quai du gouvernement et un bassin sur le côté du quai.

On a creusé un petit bassin en arrière de l'angle du quai, pour servir d'abri à la drague, et deux autres petites tranchées et une plus longue pour le chenal d'accès et le bassin. La longueur totale de ces tranchées est de 822 pieds, avec une largeur de 40 pieds et une profondeur de 9 pieds à l'eau basse.

Les déblais consistaient en sable; on en a enlevé 6,100 verges cubes, qu'on a remorquées à une distance de un demi-mille.

La drague *n° 205* a été employée à ce travail du 3 au 16 juillet, ou 114 heures de travail possible, dont 46 heures furent perdues à cause d'orages, de retards pour le remorquage et de réparations.

Il se produira probablement du remplissage, mais en maintenant le lac à son niveau actuel, il ne sera pas nécessaire de draguer de nouveau avant trois ou quatre ans.

RIVIÈRE ROUGE.

Fourches.

On a fait du dragage pour maintenir et améliorer le chenal dans les fourches de la rivière Rouge, à trois milles environ de son embouchure.

On a creusé une tranchée de 1,753 pieds de longueur, de 140 pieds de largeur, et d'une profondeur moyenne de 5.2 pieds, ce qui donne une profondeur navigable de 9 pieds à l'eau basse.

Ce chenal se trouve sur la route principale de navigation au Manitoba.

On a enlevé 47,330 verges cubes de sable dur, mesuré sur place, et tous ces déblais ont été jetés par-dessus bord.

La drague *n° 201*, a fait ce travail du 17 août au 30 octobre, soit 630 heures de travail possible, dont 291 heures ont été perdues.

Ce travail ne sera pas terminé avant deux ou trois ans.

Park-Point (Ile Crescent).

Le but de ces travaux était d'élargir le chenal de la rivière Rouge, entre la pointe Park et l'île Crescent.

On a creusé deux tranchées d'une longueur totale de 4,189 pieds, ayant chacune 40 pieds de largeur et une profondeur moyenne de 8·8 pieds. Il y a maintenant un bon chenal de 9 pieds de profondeur à l'eau basse, et on a éliminé tous les dangers des amas de glace qui s'accumulaient à cet endroit et affectaient la ville de Selkirk et la propriété du Gouvernement.

On a enlevé 64,280 verges cubes de glaise et de sable, ayant un facteur d'expansion de 15·4 pour 100, ce qui donne une quantité, mesurée sur place, de 54,548 verges cubes.

La drague *n° 205* a travaillé à cet ouvrage du 31 juillet au 10 octobre, soit 620 heures de travail possible; 125 heures ont été perdues, pour les réparations, les congés et le nettoyage des chaudières.

Nouveau chenal.

Les travaux qu'on a fait à cet endroit avaient pour but d'entretenir le chenal, en dehors de l'ouvrage de protection, d'élargir le chenal en dedans de l'embouchure de la rivière et de remplir des trous qui s'étaient formés en arrière de l'ouvrage de protection. Les travaux faits à l'extérieur doivent être renouvelés annuellement, mais le travail fait à l'intérieur sera permanent.

L'ouvrage qu'on a fait se détaille comme suit: (A) à l'extérieur, le creusage d'une tranchée de 954 pieds de longueur, de 140 pieds de largeur et d'une profondeur de 3 pieds; (B) remblayage de l'ouvrage de protection, comprenant le creusage d'une tranchée de 957 pieds de longueur, de 50 pieds de largeur et d'une profondeur moyenne de 5 pieds; (C) à l'intérieur de la rivière, on a creusé trois tranchées d'une longueur totale de 1,674 pieds, de 40 pieds de largeur et d'une profondeur moyenne de 11.6, laissant une profondeur de 9 pieds à l'eau basse.

On a enlevé 52,496 verges cubes de glaise, de sable et d'alluvion, dont 23·693 verges cubes, mesurées sur place, ont été jetées par-dessus bord par la drague *N° 201*, et 28,800 verges cubes, mesure de chaland, ont été enlevées par la drague *N° 205*.

La drague *n° 201* a été employée du 31 mai au 16 août; soit 670 heures de dragage possible, dont 441 heures ont été perdues à cause de tempêtes, de réparations, etc.

La drague *n° 205* a été employée du 31 mai au 2 juillet et du 17 au 30 juillet, soit 406 heures de travail possible, dont on a perdu 128 heures pour le nettoyage des chaudières, à cause de tempêtes, etc.

ÎLE SUGAR.

Les travaux qu'on a fait à cet endroit avaient pour but d'enlever une batture qui se forme à la pointe inférieure de l'île Sugar. On a dragué un chenal de 951 pieds de longueur et de 40 pieds de largeur, avec une profondeur de 9 pieds à l'eau basse.

Tout l'ouvrage n'a pas été terminé cette année, et il reste encore 35,000 verges cubes de déblais à enlever.

On a dragué 6,500 verges cubes de sable et de glaise, mesure de chaland, ou 5,933 verges cubes, mesurées sur place, donnant un facteur d'expansion de 8·8 pour 100.

La drague *n° 205* a fait ce travail du 11 au 22 octobre, soit 100 heures de travail possible, dont on a perdu 35 heures pour des réparations, le nettoyage des chaudières et à cause d'orages.

SELKIRK-SLOUGH.

Dragage.

Ce travail avait pour but de maintenir le chenal dans le marais et de créer un bassin de virage en face du chantier du Gouvernement.

On a creusé deux tranchées, dont l'une dans le chenal, de 3,215 pieds de longueur, 40 pieds de largeur et 5 pieds de profondeur, et l'autre dans le bassin de virage, de 488 pieds de longueur, 40 pieds de largeur et 12·3 pieds de profondeur; le tout a une profondeur navigable de 9 pieds à l'eau basse.

On a enlevé une quantité totale de 33,063 verges cubes de glaise, mesure de chaland, dont 24,131 verges cubes dans le chenal et 8,932 verges cubes dans le bassin.

La drague *n° 202*, a été employée dans le chenal, du 6 juin au 3 août et du 20 au 30 octobre, soit 545 heures de travail possible, dont on a perdue 96 heures, à cause d'orages, de retards pour se procurer le combustible et pour nettoyer les chaudières, etc.

La drague *n° 205* a été employée du 23 octobre au 2 novembre, donnant 93 heures de travail possible, dont 15 heures ont été perdues pour les réparations, etc.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

RIVIÈRE BRUNETTE.

La drague *King-Edward* a été employée pour draguer l'emplacement des estacades, en face des scieries Brunette, afin de permettre à la compagnie de faire pénétrer le bois en grume dans son petit canal reliant la rivière Brunette à la rivière Fraser. Ce dragage a été fait du 8 au 14 mars 1918, sur un espace de 300 pieds de longueur par 100 pieds de largeur, et à une profondeur de 8 pieds à marée basse; on a enlevé 6,395 verges cubes de déblais.

BURRS-LANDING.

La drague *King-Edward* a dragué un chenal en face du débarcadère Burrs, sur la rivière Fraser, à 8 milles en aval de New-Westminster.

Ce travail a été fait du 22 janvier au 5 mars 1918; pendant cette période on a enlevé 35,065 verges cubes de sable, dans un chenal de 1,780 pieds de longueur, de 174 pieds de largeur et de 10 pieds de profondeur à marée basse.

COQUITLAM.

La drague *King-Edward* a été employée à Coquitlam, en face du chantier de la *Pacific Construction Co.*, qui construit deux bateaux pour la *Imperial Munitions Board.*

La tranchée creusée a 200 pieds de longueur, 200 pieds de largeur et 12 pieds de profondeur à marée basse. Les travaux furent commencés le 19 décembre, mais comme le fond était trop dur pour cette drague, elle fut employée à d'autres travaux ailleurs après avoir enlevé 2,035 verges cubes de déblais. La drague *Mudlark* fut ensuite employée du 28 janvier au 8 mars 1918, pour terminer l'entreprise. Elle a enlevé pendant cette période, 12,000 verges cubes de déblais.

RIVIÈRE COURTENAY.

La rivière Courtenay coule dans la direction du sud-est et se jette dans le havre de Comox. La ville de Courtenay est située près de son embouchure; c'est le terminus du chemin de fer *Esquimalt and Nanaimo* et la principale ville de la vallée de Comox.

En 1914 et en 1915, on a redressé au moyen de dragage, le chenal tortueux à travers les battures situées entre la baie de Comox et l'embouchure de la rivière Courtenay, sur une longueur de 3,000 pieds et une largeur de 10 pieds; ce travail a été fait par la drague *King Edward.*

Pendant la dernière partie de l'exercice financier en revue, la drague du type "orange peel" *Victoria* a creusé un chenal de 80 pieds de largeur et a enlevé un grand nombre de cailloux et de souches, ainsi que creusé davantage le chenal au-dessus des deux battures, à l'embouchure de la rivière et en bas de la ville de Courtenay, respectivement. La quantité de déblais enlevés, et qui furent rejetés sur les bords du chenal, du 1er avril au 31 juillet 1917, a été de 6,087 verges cubes.

La longueur du chenal qui a été amélioré jusqu'aujourd'hui est de 7,000 pieds.

ÎLE DEAS.

La drague *King-Edward* a creusé un chenal en face de la manufacture de conserves de l'île Deas, sur la rivière Fraser, à 9 milles en bas de New-Westminster.

Cet ouvrage avait pour but de permettre aux bateaux de pêche, etc., d'approcher jusqu'au quai de la manufacture, à toutes les phases de la marée. Le chenal creusé a 550 pieds de longueur, une largeur moyenne de 70 pieds et 8 pieds de profondeur à marée basse. La quantité totale de déblais enlevés a été de 12,840 verges cubes.

Les travaux ont été commencés le 28 mai et terminés le 1er juin 1917.

EBURNE.

On a construit trois barrages sur l'embranchement du sud, du bras nord de la rivière Fraser, à un mille et demi en bas de Eburne, pour faire dévier le courant, qui érodait la rive. Ces barrages de déviation ont 75 pieds de longueur, et sont espacés de 300 pieds; ils sont composés de deux rangs de pilotis enfoncés à 6 pieds de distance et remplis avec des lits successifs de fascine et de roc.

Les travaux ont été commencés le 19 novembre et terminés le 31 décembre 1917.

Dragage.

La drague *King-Edward* a fait du dragage dans le chenal, en face des trois barrages de déviation construits par le ministère en novembre dernier; les déblais enlevés ont été déposés de chaque côté des barrages, et le long du rivage, entre les barrages; la quantité totale de ces déblais a été de 30,985 verges cubes.

Les travaux ont été faits du 18 au 26 mars 1918.

FOREST-GLEN, RIVIÈRE COLOMBIE.

Afin d'améliorer davantage le chenal des bateaux à cet endroit, deux tranchées additionnelles ont été creusées pendant l'exercice financier 1917-18, à l'ouest et parallèlement à la tranchée creusée en 1916-17, afin de donner un chenal de 300 pieds entre la barre de sable et l'île, avec une profondeur de 8 pieds à l'eau basse. La batture de déblais formée à l'ouest de cette tranchée, barre pratiquement tout le courant, de ce côté-ci de la tranchée, à marée basse, ce qui a pour effet de concentrer tout le volume de la rivière dans le chenal. On espère avoir éliminé ainsi tout remplissage de chenal pour l'avenir.

Les travaux furent commencés à cet endroit, le 5 novembre 1917, par la drague du ministère *N° 311*, et terminés le 31 mars 1918. Pendant cette période on a manutentionné 88,400 verges cubes de sable, dont 24,600 verges cubes ont dû être jetées pardessus bord, deux fois.

RIVIÈRE FRASER.

Jetée Steveston.

MM. Marsh, Hutton et Powers avaient le contrat pour la construction de la deuxième section de la jetée Steveston, qu'ils terminèrent en juillet 1917.

Ce contrat spécifiait que cette partie de la jetée devrait avoir 7,100 pieds de longueur, mais, le 15 août 1916, la construction d'un prolongement de 1,800 pieds fut autorisée, ce qui donne à la jetée une longueur totale de 15,800 pieds, de Steveston en allant dans la direction du golfe de Georgie.

Dragage.

Du 12 avril au 1er mai 1917, on a creusé le chenal en face de la *British Columbia Cannery,* située sur la rive de la rivière Fraser, à 2½ milles en bas de New-Westminster.

Ce chenal a été creusé sur une longueur de 1,520 pieds et une largeur moyenne de 150 pieds, à une profondeur de 9 pieds à marée basse, et on a enlevé une quantité totale de 50,580 verges cubes.

Sandheads.

La drague *N° 303* (*Fruhling*) a été employée toute l'année sur les battures de sable situées à l'embouchure du chenal principal de la rivière Fraser, de Steveston au golfe de Georgie, une distance de 5·5 milles.

Pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1918, la drague a enlevé 684,000 verges cubes de déblais dans diverses parties du chenal; 31,200 verges cubes ont été enlevées près de la bouée n° 24, 355,200 près des bouées 1 et 3, 166,400 près des bouées nos 3 et 5, 132,000 entre les bouées nos 9 et 11.

Bras nord.

La drague *King-Edward* a creusé un chenal à partir du chenal principal du bras nord de la rivière Fraser jusqu'au quai de la *Heaps Engineering Co.,* et en face des plans inclinés et des quais *Mercer & Dawes.*

Ces travaux ont été faits du 22 novembre au 13 décembre 1917. Ce chenal a une longueur de 835 pieds, une largeur de 150 pieds et une profondeur de 8 pieds à marée basse. La quantité totale de déblais enlevés a été de 24,740 verges cubes.

GRAHAM'S-LANDING.

La traverse inférieure de la rivière Colombie à cet endroit, était très étroite, et afin de rendre plus sûr le passage des bateaux, il a fallu faire du dragage additionnel. En conséquence, la drague du ministère *N° 311* a été employée à ce travail du 2 au 30 avril 1917.

On a enlevé 12,900 verges cubes de glaise, qu'on a jetée par-dessus bord, pour creuser un chenal de 1,548 pieds de longueur, de 75 pieds de largeur et d'une profondeur minimum de 8 pieds à l'eau basse.

LADNER.

On a creusé à cet endroit un chenal de 1,320 pieds de longueur, d'une largeur moyenne de 174 pieds et de 10 pieds de profondeur à marée basse. Une quantité totale de 84,830 verges cubes de déblais a été draguée en bas des quais, en eau profonde, de Ladner jusqu'à 100 pieds du quai de la compagnie Brackman-Ker.

RIVIÈRE LILLOET.

La rivière Lilloet draine les lacs portant le même nom, et passe à travers une plaine connue sous le nom de plaine Pitt, avant de se jeter dans la rivière Pitt, à deux milles environ de sa jonction avec la rivière Fraser.

Après qu'une requête eut été faite, on autorisa les travaux nécessaires pour curer et approfondir le chenal de cette rivière, à partir de la tranchée creusée l'année dernière, jusqu'au troisième pont, une distance d'environ 3,500 pieds. Sur cette distance, le chenal fut approfondi et les rives furent redressées; les déblais furent jetés par-dessus bord, de chaque côté du chenal. On a enlevé environ 34,061 verges cubes de déblais.

Pour faire ces travaux, on a loué une drague, au taux de $5 par heure de dragage; on a fait des déductions pour le temps perdu pour les réparations et l'embarquement du combustible, quand les déblais étaient de plus de une demi-heure. Le coût total des travaux a été de $2,266; ce montant comprend $245 pour l'inspection. Les travaux furent faits du 22 juin au 15 août 1917.

LONG-BAY.

Le 22 septembre 1917, la permission fut accordée de transporter le quai flottant de la pointe Hope à Long-Bay; ce travail a été fait le 3 octobre 1917 et n'a pas occasionné de dépenses, à l'exception d'un montant de $19.15 pour de petites réparations, etc.

NANAÏMO.

La ville de Nanaïmo est située sur la côte est de l'île de Vancouver. Plusieurs bateaux de dimension considérable, viennent s'approvisionner de charbon à ce port; ce commerce est le principal de l'endroit sous le rapport de l'exportation. Deux chenaux relient l'entrée du port aux quais à charbon; ces deux chenaux sont situés respectivement sur les côtés nord et sud de la barre qu'il y a dans le milieu du havre.

La dérocheuse *Lobnitz N° 2* a été employée pendant toute l'année sur le roc Nicol et sur les blocs H et J, du chenal du nord; elle a brisé 11,485 verges cubes de roc.

La drague à cuiller *Ajax* a enlevé les quantités suivantes de déblais, du 15 juin au 9 juillet 1917, et du 6 décembre 1917 au 10 janvier 1918:—

		Roc (pierre de sable dure).	Glaise dure.	Total, verges cubes, mesure de chaland.
Chenal nord.	Bloc H..	391	......	391
	Bloc J..	3,163	......	3,163
	Rocher Nicol..	5,537	......	6,274
Total enlevé en 1917-18..		9,091	737	
Enlevé aux mêmes endroits, en 1914-15 ..		3,940	890	4,830
" " 1915-16 ..		11,100	4,450	15,550
" " 1916-17 ..		5,692	390	6,082
		29,823	6,467	36,290

Il reste encore à draguer une quantité estimée à 21,864 verges cubes, mesurées sur place. Les travaux sont terminés sur le bloc I où la profondeur minimum est maintenant de 29 pieds à l'eau basse. Les profondeurs minimum, à l'eau basse, sont de 27·2 pour le bloc H, de 23·8 pour le bloc J, et de 21·2 pieds sur le rocher Nicol.

ANSE NITINAT.

L'anse Nitinat est située sur la côte ouest de l'île de Vancouver, à 80 milles de Victoria. Un rocher ayant 2½ pieds de hauteur au-dessus de l'eau, à marée basse, a été enlevé jusqu'à une profondeur de 10 pieds à l'eau basse ; ce rocher se trouvait dans la partie étroite de l'anse, conduisant de l'océan Pacifique au lac Nitinat. On a enlevé 243 verges cubes de roc, pour l'exécution de ce travail. On a aussi enlevé deux autres pointes de roc qui apparaissaient à marée basse, dans le goulet.

Ces travaux ont été faits du 1er août au 28 octobre 1917, et on a payé à l'entrepreneur un montant total de $3,645.

RIVIÈRE OKANAGAN.

Du 18 avril au 22 octobre 1917, on a terminé le dragage requis pour approfondir le chenal navigable entre les stations 51 et 98 (arpentage de 1909), jusqu'à la profon-

deur voulue; aux endroits où la chose était nécessaire, on a construit des ouvrages de protection de la grève, à mesure que le dragage avançait. Les déblais enlevés consistaient en gravier et en sable, dont on a déposé 12,717 verges cubes sur la grève ou sur les ouvrages de protection en fascines et en pilotis.

HAVRE DE PENDER.

On a creusé un chenal dans la passe Canoe, qui relie la baie Bargain au havre de Pender, pour permettre aux petits bateaux et aux vaisseaux de pêche de pénétrer dans le havre, à mi-marée. Ce chenal a une longueur de 485 pieds; on l'a creusé de 3 pieds et sur une largeur de 10 pieds, aux endroits où le fond était en terre; en donnant aux bords de la tranchée un fruit de 2 à 1; là où l'excavation était dans le roc, on lui a donné une largeur de 14 pieds au fond, avec un fruit de ½ à 1.

Ces travaux ont été faits du 7 mai au 5 juillet 1917.

PENCTICTON.

Le 23 octobre 1917, on a commencé des travaux, dans l'étang des scieries de la *Pencticton Lumber Co.,* pour abaisser le fond de l'étang au même niveau que la rivière Okanagan à cet endroit. Le 6 novembre, les travaux furent suspendus pour permettre à l'équipage de la drague de faire des travaux pressants au barrage de contrôle situé à la tête de la rivière; ils furent repris le 4 décembre et terminés le 14 du même mois.

On a manutentionné une quantité totale de 2,806 verges cubes de déblais dont on a jeté 2,442 verges cubes par-dessus bord; 364 verges cubes de déblais durent être repris de nouveau et jetés plus loin, sur le côté ouest de l'étang.

ILE POPLAR.

La drague *King Edward* a creusé le chenal du bras nord de la rivière Fraser, à la tête de l'île Poplar, pour permettre à la *Westminster Construction and Engineering Co.,*, de lancer quatre bateaux qu'elle avait construits pour l'*Imperial Munitions Board.*

Cet ouvrage fut fait du 10 août au 22 novembre 1917. Le chenal creusé a 1,050 pieds de longueur, 400 pieds de largeur, et 12 pieds de profondeur à marée basse. Une quantité totale de 73,680 verges cubes de déblais a été enlevée.

ANSE SEA-OTTER.

L'Anse Sea-Otter est un petit établissement situé sur l'extrémité nord de Vancouver. Au cours du dernier exercice financier, on a payé un montant de $550, aux entrepreneurs *James MacDonald and Company*, pour la construction d'un quai flottant, de 20 par 11 pieds, avec un abord flottant de 220 par 6 pieds. Une partie de l'abord et du quai furent perdus pendant qu'on les remorquait et on est occupé à les remplacer; les entrepreneurs sont actuellement engagés au parachèvement de ces travaux, dont l'exécution a été considérablement retardée à cause de son inaccessibilité.

SQUAMISH.

La drague *King Edward* a été employée à Squamish, à la tête du détroit de Howe, où on avait enlevé 125,800 verges cubes de déblais, en 1916-17. Le 13 juin 1917, les travaux furent repris mais on s'aperçut que pendant la crue des eaux dans la rivière Squamish, une grande partie des déblais étaient retombés dans le chenal creusé et l'avaient en partie rempli. Le 5 juillet, des instructions furent reçues de transporter

la drague à Ladner; pendant cette période, on avait enlevé 43,135 verges cubes de déblais. Le dragage a été fait à une profondeur de 8 pieds, à marée basse, mais cette profondeur ne subsistera pas, à cause des sédiments qui descendent la rivière à marée basse.

VANCOUVER.

Vancouver est la ville la plus importante sur la côte ouest du Canada, sa population est de 110,000 habitants; c'est le terminus de plusieurs chemins de fer et le port canadien d'exportation pour la Chine, le Japon et les ports orientaux.

Le dragage qu'on a fait cette année, a consisté en l'enlèvement de 234,780 verges cubes sur le côté nord des goulets (Narrows) et de 117,910 verges cubes sur la batture Parthia. Le but de ces travaux, d'après le projet original, est de donner une largeur au chenal, dans les goulets, de 1,200 pieds, et une profondeur de 35 pieds à marée basse, ainsi que d'enlever la batture Parthia jusqu'à cette profondeur. Les travaux du côté nord du chenal furent commencés le 12 avril et, le 18 octobre 1917, on commença l'ouvrage sur la batture Parthia; tout était terminé le 19 mars.

La batture Parthia a été draguée jusqu'à la profondeur de 36 pieds, ce qui comprend un pied au-dessous du niveau déterminé, mais en faisant le curage on a découvert des gros cailloux que la drague n'avait pu enlever. La quantité totale de déblais enlevés sur le côté nord des goulets et sur la batture Parthia, depuis qu'on a commencé les améliorations, est de 4,139,260 verges cubes, mesure de chaland.

VICTORIA.

Jetées nos 1 et 2.

On a fait du remblayage entre les murs des jetées et en arrière des cloisons, au montant de 534,482 verges cubes, ces travaux ont été terminés au cours du mois de mars.

On a terminé les murs en pierre entre les jetées et le rivage, en y ajoutant 8,260 tonnes de roc.

On a continué le prolongement du drain de surface de la rue Montréal, rendu nécessaire par le dessèchement du rivage, au coût total de $790.18.

Hangar à marchandises sur la jetée n° 2.

Le 26 septembre, on a commencé la construction d'un hangar à marchandises, de 201 par 703 pieds, pour le compte de la *Imperial Munitions Board,* qui voulait l'employer pour l'installation des machines dans les bateaux en bois construits sur la côte. Ce travail fut pratiquement terminé en janvier, au coût de $217,629.44.

Plan incliné de la traverse et voie ferrée.

On a construit un plan incliné pour la traverse, et la voie ferrée nécessaire, ayant une longueur totale de 6,600 pieds, et consistant en une voie principale, trois voies sur le viaduc et le tablier, des voies de surface sur les deux côtés de la jetée n° 2, une voie inclinée dans le milieu de la jetée n° 2, et des voies d'évitement.

Ce plan incliné a pour but de desservir les bateaux traversiers des wagons, à trois voies, au service des chemins de fer du Pacifique-Canadien et du Grand-Nord. Les travaux furent commencés en décembre et le plan incliné était en opération le 26 mars 1918.

Dragage.

Le dragage fait au cours de l'année dernière avait pour but l'amélioration du chenal de la baie James, en faisant disparaître le banc de roc situé au sud de l'île Pelley et à l'est de la pointe Songhees, et de faciliter le passage des bateaux laissant les quais du Pacifique-Canadien; on voulait aussi faire disparaître les bancs de roc Turpel, situés au centre du havre supérieur. On agrandit la superficie navigable d'année en année et l'on maintient la profondeur de 20 pieds aux endroits où l'on a déjà dragué. Les dragues suivantes ont été employées à ce travail, ne travaillant que de jour: les dragues *Ajax* et *Mudlark* ainsi que la dérocheuse *Lobnitz N° 1,* ont travaillé toute l'année; l'appareil de forage *N° 2* a travaillé du 1er avril au 19 mai et du 25 juillet au 12 octobre. La drague *Ajax* a été envoyée à Nanaïmo à deux reprises différentes au cours de l'année, ainsi qu'à la rivière Powell.

Havre supérieur.—Depuis la création dans ce port de l'industrie de la construction des bateaux, tout l'ouvrage de l'outillage de dragage a été concentré pour améliorer la partie du havre située en face des chantiers des *Cameron-Genoa Shipbuilders* et de la *Foundation Company.* Comme résultat, le chenal en face des chantiers de ces deux compagnies, a été approfondi à 20 pieds au-dessous de l'eau basse. On a entrepris l'enlèvement des rochers Turpel, n[os] 1 et 2, situés dans le centre du havre supérieur; aux endroits où il y avait autrefois une profondeur de 6 pieds à l'eau basse, il y a maintenant une profondeur de 20 pieds. La drague *Ajax* a aussi dragué un espace considérable entre les quais de la *Victoria Machinery Depot* et le pont du chemin de fer *Esquimalt & Nanaimo,* jusqu'à la profondeur de 16 à 19 pieds à l'eau basse.

Havre inférieur.—Le rocher de l'hôpital, à l'est de la pointe Songhees, a été enlevé sur une largeur de 80 pieds, pour donner cet espace additionnel à l'endroit où les bateaux traversiers du Pacifique-Canadien reculent avant de laisser le havre. Le chenal au sud du pont du chemin de fer *Esquimalt & Nanaimo,* a été approfondi aux endroits où il s'était déposé des sédiments, et en face du quai de la compagnie de la Baie-d'Hudson. Le côté nord du chenal principal, entre la pointe Songhees et l'entrée de la baie de l'Ouest a été amélioré au cours de l'année; on a enlevé un rocher situé au sud de l'île Pelly, ce qui donne au chenal une largeur additionnelle de 100 pieds; on a aussi élargi de 150 pieds, le chenal entre l'île Pelly et l'entrée de la baie de l'Ouest.

Le milieu du chenal principal, immédiatement au sud de l'île Pelly a été creusé aux endroits où il s'était fait des dépôts d'alluvion. Lorsque les dragues ne furent pas employées à des travaux plus importants, on les mit à creuser un chenal alternatif au nord de l'île Pelly. On a aussi continué à améliorer Shoal-Point en donnant au chenal une largeur additionnelle de 100 pieds, et en redressant la courbe aiguë que faisaient en premier lieu les vaisseaux pour entrer dans le havre ou en sortir. Ce dragage a permis en même temps de placer la balise à 170 pieds plus au sud-ouest qu'auparavant. La *Pacific Dredging Company* a fait du dragage sur une grande étendue à West-Bay et en avant des quais extérieurs afin de se procurer les déblais nécessaires à remplir les quais en construction à la pointe Ogden.

Sommaire.

Havre supérieur..	94,683	verges cubes, mesure de chaland.
Chenal au sud du pont du ch. de f. E. et N.	4,044	" " "
Côté nord du chenal entre la Pointe-Songhees et West-Bay..	99,606	" " "
Shoal-Point..	9,150	" " "
	207,483	verges cubes de tuf dur.

d'argile et de terre d'alluvion, qui ont été draguées; ce qui donne pour l'année un total de 217,517 verges cubes de déblais mesurés dans les chalands.

Le chenal principal, depuis l'entrée du havre jusqu'à la baie James, est maintenant sûr pour la navigation, et il en est de même dans le havre supérieur. Lorsque les circonstances permettront de continuer le dragage, le premier ouvrage important à faire sera de draguer le roc qui se trouve au sud de l'île Pelly, ainsi que la grande étendue de roc entre la pointe Songhees et le pont du chemin de fer *E & N. (Hospital and Discovery Rocks).*

GÉNÉRALEMENT.

Des travaux de réparations et d'améliorations ont été exécutés, pendant l'exercice financier, aux quais, aux jetées et brise-lames des endroits suivants:

Nouvelle-Ecosse.—Amherst-Point, Amdersons-Cove, Annapolis-Royal, Antigonish-Landing, Arichat, Arisaig, Baddeck, Bakers-Point, Bass-River, Baxters-Harbour, Bear-Cove, Bear-River, Beaver-River, Bluff-Head, Boularderie-Centre, Broad-Cove-Marsh, Canning, Cape-St.-Mary, Carrs-Brook, Chebogue, Chipmans-Brook, Comeaus-Cove, Cow-Bay, Descousse, Digby, Eagle-Head, East-Ship-Harbour, Feltzen-South, Findlay-Point, Fox-Island, Freeport, Friars-Head, Fruids-Point, Grand-Etang, Grand-Narrows, Half-Island-Cove, Hampton, Harbourville, Hunts-Point, Inverness, Iona, Jones-Harbour, Kelleys-Cove, L'Ardoise, Lingan-Beach, Litchfield, Little-Harbour, Livingston Cove, Lower-West-Pubnico, McKays-Point, McNairs-Cove, Marble-Mountain, Margaree-Harbour, Meat-Cove, Middle-East-Pubnico, Mill-Creek, Moshers-Bay, Necum-Teuch, Newellton, New-Harbour, North-East-Point, North-Ingonish, North-River, Nyanza, Ogdens-Pond, Owls-Head, Parrsboro, Port-Dufferin, Port-George, Portuguese-Cove, Ross-Ferry, Sandy-Cove, Scott-Bay, Seaforth, Short-Beach, Sight-Point, Sober-Island, South-Ingonish, Summerville, Swims-Point, Three-Fathom-Harbour, Tiverton, Trout-Cove, West-Chezzetcook, Westport, Weymounth, Whycocomagh, Windsor, Wolfville, Voglers-Cove, Youngs-Landing.

Ile du Prince-Edouard.—Annandale, Cardigan-South, Georgetown, Hickeys, Hurds-Point, Little-Sands, Miminigash, Mink-River, Mount-Stewart, Murray-Harbour-South, Panmure-Island, Pinette, Port-Selkirk, Rocky-Point, Souris, South-Rustico, Tignish, West-Point, Wood-Islands.

Nouveau-Brunswick.—Albert, Andersons-Hollow, Back-Bay, Barkers, Bay-du-Vin, Burton-Court-House, Campbellton, Caraquet, Chockfish, Dipper-Harbour, Durham, Edgetts-Landing, Fairhaven, Gagetown, Glasiers, Grand'Anse, Hopewell-Cape, Leonardville, Lords-Cove, Lorneville, Martins-Head, Millerton, Mills-Point, Neguac, Oak-Point, Quaco, Renforth, Richardson, Cap-Richibouctou, Rivière Saint-Jean, Rothesay, St.-Andrew, Scotchtown, Seal-Cove, Shediac, Goulet Shippigan, Shippigan, Stoneheven, Tracadie-Beach, Tynemouth-Creek, Welchpool, Whitehead.

Québec.—Anse-aux-Gascons, Anse-aux-Griffons, Anse-Saint-Jean, Baie-Saint-Paul, Barachois de Malbaie, Belœil, Berthier (en bas), Buckingham, Cabano, Cacouna-Est, Cap Chat, Anse-du-Cap, Cascades, Chicoutimi, Clarke City, Cross-Point, Desjardins, Douglastown, East-Templeton, Pointe-au-Père, Fort-William, Baie de Gaspé, Georgeville, Glen-Almond, Graham, Grindstone, Grosse-Ile, High-Falls, Hospital-Bay, Hudson, Hull, Ile-aux-Coudres, Ile-Perrot-Nord, Isle-Verte, Lacolle, Lac Mégantic, Long-Rapids, Lotbinière, Magog, Malbaie, Masson, Mont-Louis, Newport, Norway-Bay, Phillipsburg, Pierreville, Pointe-à-Brosseau, Pointe-à-Elie, Pointe-Saint-Pierre, Pointe-Shea, Pont-Laurier, Rivière de Rimouski, Rivière-au-Renard, Rivière-des-Vases, Rivière-Ouelle, Roberval, Saint-Alexis, Saint-Alphonse, Sainte-Anne, Saint-André, Sainte-Anne-de-Beaupré, Sainte-Anne des Monts, Saint-Cbarles, Saint-Charles de Caplan, Saint-Denis, Saint-Eloi, Sainte-Famille, Sainte-Félicité, Saint-François-Sud, Sainte-Geneviève de Bastiscan, Saint-Grégoire, Saint-Ignace de Loyola, Saint-Irénée, Saint-Jean des Chaillons, Saint-Jean d'Orléans, Saint-Jérôme, Saint-Jean, Saint-Laurent,

Saint-Majorique, Saint-Michel, Saint-Paul de l'Ile aux Noix, Saint-Pierre les Becquets, Saint-Roch, Saint-Siméon, Saint-Ulric, Saint-Zotique, Sabrevois, Rivière Saguenay, Sept-Iles, Trois-Lacs, Trois-Pistoles, Varennes, Vaudreuil, Woburn.

Ontario.—Bayfield, Meaumaris, Bowmanville, Bracebridge, Bronte, Bruce-Mines, Burlington-Channel, Charlton, Christian-Island, Chute-à-Blondeau, Cobourg, Cumberland, Desbarats, Goderich, Grand-Bend, Haileybury, Kincardine, Kingsville, Lakeport, Leamington, L'Orignal, Michipicotan, Minaki, New-Liskeard, Nipissing, Oshawa, Owen-Sound, Pelee-Island, Pembrooke, Petewawa, Peterborough, Port-Colborne, Port-Hope, Port-Stanley, Rainy-River, Rondeau, St-Joseph, Saugeen-River, Sault-Ste-Marie, Shrewsbury, Silver-Centre, Sturgeon-Falls, Thornbury, Toronto, Wendover, Wheatley, Windsor.

Manitoba.—Arnes, Gimli, Hnausa.

Colombie-Britannique.—Bindley's-Landing, Bold-Point, Campbell-River, Clayoquot, Comox, Crofton, Dignans-Bay, Eagle-Cliff, Gower-Point, Grace-Harbour, Granthams-Landing, Halfmoon-Bay, Hammond, Haney, Hatzic, Holberg, James-Island, Langley, McDonalds-Landing, McKays, Matsqui, Metchosin, Mirror-Lake, Mission, Mount-Lehmen, Nootka-Island, Port-Clements, Port-Moody, Powell-River, Prince-Rupert, Quatsino, Riverside, Roberts-Creek, Rocky-Point, Safety-Cove, Sapperton, Savary-Island, Sidney-Island, Smiths-Landing, Sonitula, Ucluelet, Union-Bay, Vancouver, Whannock, Williams-Head, Willow-Point.

OPÉRATIONS DE DRAGAGE.

Dragage à l'entreprise, 1917-1918.

Saint-Jean-Ouest, N.-B.—(Bassins d'ancrage en eau profonde).

Contrat n° 11418 avec J. S. Gregory, drague *Keta*. Quantité enlevée: 17,159 verges cubes de déblais, mesurés dans les chalands, à 40 cents par verge cube, Classe B. Montant certifié pour paiement, $6,924.82.
Ouvrage commencé le 26 octobre 1917; complété le 8 décembre 1917.
But de l'ouvrage: améliorer les bassins d'ancrage en eau profonde.

Doucet's-Landing, P.Q.

Contrat avec la Cie Générale d'Entreprises Publiques. Drague *New Welland.*
Quantité enlevée: 2,910 verges cubes de déblais, mesurés dans les chalands, à 30 cents par verge cube. Classe B.
Montant certifié pour paiement, $873; inspection, $14; dépense totale, $887.
Ouvrage commencé le 10 novembre 1917, complété le 12 novembre 1917.
But de l'ouvrage: Draguer un bassin en avant du quai du chemin de fer Grand-Tronc.

Batiscan, P.Q.

Contrat avec la Cie Générale d'Entreprises Publiques. Drague *New Welland.*
Quantité enlevée: 23,704 verges cubes de déblais, mesurés dans les chalands, à 18 cents par verge cube. Classe B.
Montant certifié pour paiement, $4,266.72; inspection, $184.44; dépense totale, $4,451.16.
Ouvrage commencé le 13 octobre 1917, complété le 7 novembre 1917.
But de l'ouvrage: Améliorer l'entrée du chenal conduisant au quai de Batiscan.

Rivière Saint-Maurice, P.Q. (chenal ouest).

Contrat n° 11117 avec la Cie Générale d'Entreprises Publiques. Drague *New Welland.*

Quantité enlevée: 94,187 verges cubes de déblais, mesurés dans les chalands, à 9 cents par verge cube. Classe B.

Montant certifié pour paiement, $30,294.71; inspection, $717.25; dépense totale, $8,788.88.

Ouvrage commencé le 27 août 1917, complété le 5 octobre 1917.

But de l'ouvrage: Compléter le chenal dans l'embouchure ouest de la rivière aux Trois-Rivières.

Port-Arthur, Ont.

Contrat n° 9490 avec W. E. Phin. Dragues *Excelsior* et *Dominion.*

Quantité enlevée: 220,277·58 verges cubes de déblais, mesurés dans les chalands, à 13 cents par verge cube. Classe B. (y compris 927.88 verges cubes de déblais classe A à $2).

Montant certifié pour paiement, $30,294.71; inspection, $717.25; dépense totale, $31,011.96.

Ouvrage commencé le 12 juin 1917, suspendu pour la saison, le 8 décembre 1917.

But de l'ouvrage: Elargir et mettre plus profond le havre sud principal: élargir le chenal conduisant à l'élévateur de King; compléter le dragage de la cale conjointe entre les élévateurs de la *Sask. Cooperative* et des *Grain Growers*; enfin draguer le bassin et la cale de l'élévateur Richardson.

Kincardine, Ont.

Contrat avec la *C. S. Boone Dredging and Construction Company.* Drague *Kingsford.*

Quantité enlevée: 16,241 verges cubes de déblais, mesurés sur place, à 34 cents par verge cube. Classe B.

Montant certifié pour paiement, $5,521.94; inspection, $113.81; dépense totale, $5,635.75.

Ouvrage commencé le 20 juillet 1917, complété le 24 août 1917.

But de l'ouvrage: enlever les dépôts d'alluvion s'accumulant dans le havre à la suite d'une inondation extraordinaire.

Middle Island, Chatham, N.-B.

Contrat avec Peter England. Drague *Peter England.*

Quantité enlevée: 2,003·1 verges cubes de déblais, mesurés dans les chalands, à 40 cents par verge cube. Classe B.

Montant certifié pour paiement, $801.24; inspection, $33.75; dépense totale, $834.99.

Ouvrage commencé le 6 juin 1917, complété le 20 juin 1917.

But de l'ouvrage: Donner en tout temps de la marée accès à la station de la quarantaine sur l'île Middle en draguant un chenal de 20 pieds de largeur, 2 pieds de profondeur, à travers une batture qui se trouve entre l'île et la terre ferme, et aussi draguer un chenal d'approche, de 2 pieds de profondeur par environ 200 pieds de longueur et 20 pieds de largeur avec un bassin de 40 pieds par 40 pieds le long du quai.

Church-River, N.-E.

Contrat avec F. A. Fowlie. Drague *Fowlie.*

Quantité enlevée: 7,852·8 verges cubes de déblais, mesurés dans les chalands, à 35½ cents par verge cube. Classe B.

Montant certifié pour paiement, $2,667.04; inspection, $234.65; dépense totale, $2,901.69.
Ouvrage commencé le 23 mai 1917, complété le 2 août 1917.
But de l'ouvrage: Compléter le dragage de l'entrée du chenal à Church-River.

St-Peter-Narrows, N.-E.

Contrat n° 11171 avec la *Coastal Dredging and Construction Company.* Drague *Cadeco.*
Quantité enlevée: 30,553 verges cubes de déblais, mesurés sur place, à 26 cents par verge cube, classe B et 15 verges cubes, classe A, à $5.
Montant certifié pour paiement, $8,629.84; inspection, $165; dépense totale, $8,794.84.
Ouvrage commencé le 21 mai 1917, complété le 12 juillet 1917.
But de l'ouvrage: Améliorer le chenal entre les passes de St. Peter.

Cobourg, Ont.

Contrat avec *R. Weddell Company,* drague *Trenton.*
Quantité enlevée: 8,172 verges cubes de déblais, mesurés sur place, à 39 cents par verge cube, classe B.
Montant certifié pour paiement, $3,187.08; inspection, $149.05; dépense totale, $3,336.13.
Ouvrage commencé le 31 mai 1917, complété le 20 juillet 1917.
But de l'ouvrage: Donner les profondeurs nécessaires sur les battures à l'entrée du havre et creuser aux profondeurs nécessaires à d'autres endroits dans le havre intérieur.

Fort-William, Ont.

Contrat n° 7339 avec la *Great Lakes Dredging Co.,* dragues *Dominion* et *N° 6.*
Quantité enlevée: 911,977 verges cubes de déblais, mesurés dans les chalands, à 10¼ et 22½ cents par verge cube, classe B.
Montant certifié pour paiement, $156,381.20; inspection, dragage et curage, $2,631.50; dépense totale, $158,982.70. Retenue, $15,638.12.
Ouvrage commencé le 15 mai 1917, suspendu pour la saison, le 27 novembre 1917.
But de l'ouvrage: Draguer les battures et élargir les rivières Kaministikwia et Mission, y compris le bassin de virage à Westford.

Picnic-Island, Ont.

Contrat n° 7816 avec la *C. S. Boone Dredging and Construction Co.*
Revision du décompte final, février 1917.
Montant certifié pour paiement, $2,787.38.
Ouvrage complété le 3 novembre 1916.

Port-Stanley, Ont.

Contrat avec M. T. Hogan.
Quantité enlevée: 465 verges cubes de déblais, mesurés dans les chalands, à 18 cents par verge cube, classe B.
Montant certifié pour paiement, $83.70.
Ouvrage complété le 29 juin 1917.
But de l'ouvrage: Draguer le long du mur de revêtement.

Montant certifié pour paiement, $1,138.16; retirer des pièces de bois immergées, $100; dépense totale, $1,238.16.
Ouvrage commencé le 3 avril 1917, complété le 16 avril 1917.
But de l'ouvrage: Curer les bassins en eau profonde aux nouveaux quais.

Fords-Mills, rivière Richibouctou, N.-B.

Ouvrage fait à la journée sous la surveillance de l'ingénieur de district Stead.
Quantité enlevée: 442 verges cubes de déblais de la classe B.
Montant certifié pour paiement, $422.08; dépense totale, $422.08.
Ouvrage commencé le 16 octobre 1917, complété le 13 novembre 1917.
But de l'ouvrage: Draguer une coupe pour permettre au chaland de monter jusqu'au débarcadère.

Rivière Lillooet, C.-B.

Contrat avec J. W. Pike, drague *Beaver N° 2*.
Quantité enlevée: 34,061 verges cubes de déblais, mesurés sur place, classe B, à raison de $5 par heure pour la location de la drague.
Montant certifié pour paiement, $2,230; inspection, $36; dépense totale, $2,266.
Ouvrage commencé le 20 juin 1917, complété le 15 août 1917.
But de l'ouvrage: Compléter le chenal jusqu'au pont supérieur.

Canoe-Pass, Pender-Harbour, C.-B.

Ouvrage fait à la journée sous la direction de l'ingénieur de district Worsfold.
Quantité enlevée: 1,010 verges cubes de déblais, composés de roc solide, de roches mobiles, de sable, d'argile et de coquillages.
Montant certifié pour paiement, $1,614.
But de l'ouvrage: curage du chenal dans la passe Canoe entre Bargain-Harbour et Pender-Harbour.

Rivière Saint-Louis, P.Q.

Ouvrage fait à la journée sous la direction de l'ingénieur de district Girard.
Montant certifié pour paiement, $148.56 pour reconstruire un pont temporaire; $369.40 pour construire des culées convenables au pont permanent à Pont-Rouge; dépense totale, $517.96.

Inverness-Harbour, N.-E.

Ouvrage fait à la journée sous la direction de l'ingénieur de district Bernasconi.
Quantité enlevée: 3,155 verges cubes de déblais.
Montant certifié pour paiement, $1,500.
But de l'ouvrage: draguer une coupe à travers une batture de sable.

Picnic-Island, Ont.

Ouvrage fait à la journée sous la direction de l'ingénieur de district Fuller.
Montant, $670.82.
But de l'ouvrage: mettre la drague en bon état et inspection de l'ouvrage.

Rivière Thames, Ont.

Ouvrage fait sous la juridiction de l'ingénieur de district Stevens.
Montant certifié pour paiement, $11.25.
But de l'ouvrage: enlever des billots immergés.

Port de Saint-Jean, N.-B., (Bassins 15 et 16).

Contrat avec J. S. Gregory, drague *Keta.*
Quantité enlevée: 27,456 verges cubes de déblais, mesurés dans les chalands, à 42 cents par verge cube, classe B.

Cap-Richibouctou, N.-B.

Ouvrage fait à la journée sous la direction de l'ingénieur de district Stead.
Quantité enlevée: 4,300 verges cubes de déblais.
Montant certifié pour paiement, $1,539.67.
But de l'ouvrage: draguer un chenal d'entrée à travers une batture de sable à l'entrée du havre et creuser un bassin d'accostage en dedans de la tête du nouveau quai, se prolongeant jusqu'au brise-lames nord antérieurement construit.

Clementsport, N.-E.

Ouvrage fait à la journée sous la direction de l'ingénieur de district Dodwell.
Quantité enlevée: environ 5,000 verges cubes de déblais.
Montant certifié pour paiement, $2,110.70.
But de l'ouvrage: draguer certains endroits de manière à compléter le chenal.

Rivière Saint-Charles, N.-B.

Ouvrage fait à la journée sous la direction de l'ingénieur de district Stead.
Quantité draguée: environ 1,500 verges cubes de déblais.
Montant certifié pour paiement, $481.06.
But de l'ouvrage: améliorer les parties de la rivière pour faire un chenal pour le transport des engrais de coquillages pour les cultivateurs.

Rivière Saint-Jean, N.-B.

Enlèvement des souches de bois dans la rivière sous la direction de l'ingénieur de district Goodspeed; ouvrage fait à la journée. On a enlevé 81 souches et 44 billots.
Montant certifié pour paiement, $1,983.

Baie de Shédiac (Grandigue), N.-B.

Ouvrage fait à la journée sous la direction de l'ingénieur de district Stead.
Quantité enelvée: 25,849 verges cubes de déblais, classe B.
Montant certifié pour paiement, $1,032.50.
But de l'ouvrage: donner une largeur minimum de 36 pieds au chenal partant de l'eau profonde dans la baie de Shédiac et se continuant à Grandigue et aux quais de l'île de Shédiac, dans le havre de Shédiac.

Stave-River, C.-B.

Ouvrage fait à la journée sous la direction de l'ingénieur de district Worsfold.
Quantité enlevée: 3,200 verges cubes de déblais.
Montant certifié pour paiement, $1,752.59.
But de l'ouvrage: donner une profondeur d'eau suffisante à l'estacade des billots pour faire le flottage du bois à partir du lac Stave.

Lac Nitinat, C.-B.

Contrat avec McDonald & Rice pour enlever du roc.
Quantité enlevée: 243 verges cubes de roc solide.
Montant certifié pour paiement, $3,645.
But de l'ouvrage: faire disparaître une pointe de rocher dans le chenal à l'entrée du lac Nitinat.

Dalhousie, N.-B.

Contrat n° 9997 avec la *Northern Dredging and Construction Company.*
Retenue sur l'ouvrage discontinué en 1914.
Paiement autorisé par un arrêté du conseil, le 26 avril 1918, $497.21.

DRAGUES DU MINISTÈRE, ANNÉE CIVILE 1917.

PROVINCES MARITIMES.

Numéro de la drague.	Date.	Endroit.	Nature des déblais.	Quantité.	Coût sur place.	Coût total.	Coût par verge cube.
				vgs cubes.	$ c.	$ c.	
"N° 1"	21 mai-1er sept	Chenal St-Jean, N.-B.	Vase et sable	100,516	44,047 35	.....	·438
	3 sept.-16 oct.	Bassins du port d'hiver, St-Jean, N.-B.	Vase et sable	43,682	18,709 18	.....	·428
				144,238	.....	62.756 53	·435
"N° 2"	5 août-11 août	Campbellton, N.-B., (quai du gouvernement)	Billots, écorces, vase, gravier, racines, branches.	27,350	15,900 60	.....	·581
	12 sept.-5 oct.	Pointe Mission (quai Champoux)	Billots, sable, pierre, souches, gravier, bran de scie.	13,600	9,855 06	.....	·724
	13 août-11 sept 6 oct.-13 nov.	Bathurst, (Barre Tête-à-Gauche, N.-B)	Argile, sable, billots, ciment	12,600	10,103 50	.....	·802
				53,550	.....	35,859 16	.670
"N° 3"	19 juin-5 nov	Bathurst, N.-B.	Gravier, argile, sable et branches	114,297	24,432 34	.....	·213
	19 oct.-12 nov.	Campbellton, Oak Point	Sable et gravier	30,247	3,842 19	.....	·127
				144,544	.....	28,274 53	·195
"N° 5"	19 juin-5 nov	Pictou, East River, N.-E.	Vase, pierre, argile, gravier, écailles d'huîtres, galets.	318,449	.....	33,638 84	·106
"N° 6"	.....	Cette drague a été perdue.	.....	.....	.....	10,543 02	
"N° 7"	14 juin-20 sept.	Chenal de Liverpool, N.-E.	Sable, vase, gravier, bran de scie, roc pierre.	46,610	23,685 57	.....	·508
	18 oct.-6 déc.	Sheburne. N.-E.	Vase, bran de scie, gravier, sable, roc, pierre.	4,780	2,109 92	.....	·441
	21 sept.-17 oct. 7-31 déc.	Yarmouth. N.-E.	Pas de dragage à cause du temps défavorable	.....	2,186 72		
				51,390	.....	27,982 21	·544
"N° 9"	31 mai-28 juillet.	Bridgetown, I. P.-E.	Vase	33,700	9,920 98	.....	·294
	30 juillet-9 août	Grand River, (quai McPherson)	Vase et sable	4,500	1,238 15	.....	·302
	10 août-3 nov.	Beach Point, I. P.-E	Vase et sable	27,468	8,331 31	.....	·302
				65,668	.....	19,490 44	·298

"N° 10"		Non employée				3,794 68	
"N 11"	31 mai-22 oct	North Rustico, I. P.-E.	Vase, sable, argile, brique et roc	32,355	13,307 38		·411
	23-31 oct	Bosticoville, I. P.-E.	Vase et sable	700	436 80		·624
	1er-20 nov.	Alberton, I. P.-E.	Vase, sable, argile, roc et pierre	3,700	1,686 96		·455
				35,755		15,431 14	·420
"N° 12"		Non employée				1,330 06	
"N° 13"	29 juin-20 oct.	Shippigan, N.-B. (quai et goulet)	Vase, sable, argile, roc et pierre	52,703		27,785 88	·527
"N° 14"		Non employée				1,602 39	
Remor. "Canso"		Loué pour la saison				10,702 11	
"N° 15"	9 juillet-4 août	West Dublin, N.-E.	Vase	2,881	1,345 94		·513
	10-30 août	Park's Creek, N.-E.	Vase, pierre	1,739	1,108 33		·602
	4-18 sept.	East Middle La Have, N.-E.	Vase et gravier	1,558	780 24		·500
	24 sept.-14 nov.	Bassin Chester, N.-E.	Vase et gravier	5,570	2,268 75		·407
	17-27 nov.	La Have, aux quais Reinhardt et Bochner	Vase, brique et gravier	775	592 08		·764
				12,523		6,009 31	·557
"Lobnitz n° 3"		Non employée				2,922 76	
"Arrache-Pierre n° 1"		Non employée				997 92	

ONTARIO ET QUÉBEC.

"N° 4"		Non employée				1,694 23	
"N° 101"		Non employée				1,642 41	
"N° 102"	28-30 juin, 23 juil.-17 oct.-21-24 nov.	Poupore, P.Q	Argile, billots, souches et cailloux	22,739	6,750 66		·296
	23-27 juin, 9-14 juil.	La Salette, P.Q.	" " "	3,120	1,149 99		·368
	16-21 juillet	Coupe à Bigelow, P.Q.	" " "	1,590	502 60		·316
	18 oct.-20 nov.	Longs Rapides, P.Q.	" " "	2,730	2,332 51		·854
				30,179		10,735 76	·355
"N° 103"	4-16 juin, 25 juin-20 nov.	Hawkesbury, Ont.	Argile, pulpe, billots, cailloux	59,613	15,209 37		·255
	18-23 juin	Grenville, P.Q.	Roc et gravier	455	408 46		·897
				60,068		15,617 83	·26
"N° 106"	14-16 mai	Papineauville, P.Q	Argile et écorces	999	308 20		·308
	21 mai-30 juin	Contrecœur, P.Q	Argile et sable	12,078	4,063 33		·336
	2-7 juillet	Berthierville, P.Q.	"	401	210 90		·503
	9 juillet-15 oct.	Ile-au-Foin, P.Q.	"	28,666	11,176 19		·389
				42,144		15,758 62	·373

ONTARIO ET QUÉBEC—*Fin.*

Numéro de la drague.	Date.	Endroit.	Nature des déblais.	Quantité.	Coût sur place.	Coût total.	Coût par verge cube.
				vgs cubes.	$ c.	$ c.	
"N° 109"	4 juin-11 août	Byng Inlet, Ont	Sable, vase, argile, cailloux, gravier	74,948	15,066 28		·201
	13 août-26 nov.	Midland, Ont	Tuf, argile, billots, dosses, cailloux	93,801	19,881 48		·211
				168,929		34,947 76	·206
"N° 110"	21 mai-23 nov.	Longueuil, P.Q.	Argile, gravier, roc, cailloux et tuf	110,755		57,034 99	.514
"N° 111"		Non employée				855 38	
"N 112"		Non employée.				1,418 56	
"N° 114"	30 avril-13 oct.	Hamilton, Ont	Argile, sable et tuf	42,804		14,230 31	·332
"N° 115"	28 mai-30 juin.	St-Alphonse, P.Q.	Argile, sable et cailloux	16,156	5,267 09		·326
	2 juillet-6 nov.	Rivière Saguenay. P.Q	" "	60,604	29,535 80		·487
				76,760		34,802 89	·453
"N° 116"		Non employée				2,404 79	
"N° 117"	10 avril-14 juillet, 12-17 nov.	Port Burwell, Ont	Sable, vase et argile	98 682	16,565 43		·164
	16-28 juillet	Rondeau, Ont	Argile, vase et gravier	11,446	1,773 29		·159
	30 juillet-10 nov.	Port Stanley, Ont.	Sable et vase	98,449	16,670 79		·167
				208,577		35,009 51	·167
"N° 118"		Non employée				1,388 89	
"N° 119"	10 sept.-17 nov	Caughnawaga, P.Q	Pierre, tuf et cailloux.	2,561	8,612 81	8,612 81	$3,263
"N° 120"		Non employée				1,758 89	
"N° 121"		Non employée				5,082 72	
"N° 123"	16 mai-22 sept.	Lac St-Louis, P.Q	Sable, tuf et cailloux	29,550	15,769 37		·533
	24-17 nov.	Cardinal, Ont	Sable, argile, tuf et cailloux	22,100	7,027 32		·517
				51,650		22,796 69	·441
"Grue à vapeur"	28 mai-6 juin, 15 août-3 nov.	Chicoutimi, P.Q	Argile, dosses et cailloux	3,273	2,998 03		·915
	7 juin-14 août	St-Fulgence, P.Q.	Argile	6,915	1,992 61		·288
				10,188		4,990 64	·489

MANITOBA, SASKATCHEWAN ET ALBERTA.

"N° 201"	31 mai-16 août	Embouchure de la Rivière Rouge, Man.	Vase, sable et argile	23,696	6,481 42		·274
	17 août-30 oct.	The Forks, Man.	Sable, sable et vase durcis	47,330	9,594 75		·203
				71,026		16,076 17	·227
"N° 202"	31 mai-6 juin	Cale de répar., Selkirk, Man.	Argile	953	732 80		·769
	6 juin-3 août, 20-30 octobre.	Marais, Selkirk, Man.	Argile	26,963	9,970 83		·370
	30-31 juillet, 4 août-20 octobre.	Ile Big George, Man	Cailloux et sable	3,161	3,042 30		·963
				31,077		13,746 02	·442
"N° 204"		Non employée.				716 81	
"N° 205"	31 mai-2 juillet, 16-30 juillet.	Embouchure de la Rivière Rouge, Man.	Vase	28,800	4,539 44		·158
	31 juillet-10 oct.	Park Pt. ou Cescent Island	Vase et sable	64.280	8,082 85		·126
	3-16 juillet	Hnausa, Man.	Sable et argile	6,100	1,110 27		·182
	11-22 octobre	Sugar Isl'd, Riv. Rouge, Man.	Vase et sable	6,500	1,061 43		·163
	23-oct.-2 nov	Marais, Selkirk, Man.	Argile	6,100	1,273 69		·209
				111,780		16,067 68	·144
"N° 208"		Non employée.				791 91	
"N° 210"		Non employée.				1,226 21	

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

"N° 301"	1er janv.-11 juin, 21 juillet-3 déc.	Havre de Victoria, C.-B.	Vase, tuf et fragments de roc	126,218	43,285 62		·342
	12 juin-9 juillet, 4-31 décembre.	Havre de Nanaïmo, C.-B.	Vase et fragments de roc	8,446	9,175 43		·108
	10-20 juillet	Rivière Powell, C.-B.	Vase et tuf	2,334	983 92		·421
				136,996		53,444 97	·390
"N° 302"	1er janvier-31 mars	Quai Kootenay, C.-B.	Vase et tuf	18,495	4,913 26		·317
	31 mars-31 déc.	Sunshine-Bay, C.-B.	Restée à l'ancre			953 41	
				18,495		5,866 67	·317

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Fin.*

Numéro de la drague.	Date.	Endroit.	Nature des déblais.	Quantité.	Coût sur place.	Coût total.	Coût par verge cube.
				vgs cubes.	$ c.	$ c.	
"N° 303"	1er janv.-28 nov.	Sand-Heads, C.-B	Argile et sable	706,400		43,267 85	·061
"N° 304"	1-9 janvier	Moulin à scie, Kelowna, C.-B.	Sable	870	490 13		·56
	10-11 janvier	Quai du P.-C., Kelowna, C.-B.	Sable	25	20 64		·82
	12-19 janvier	Barrage, rivière Okanagan, C.-B.	Argile	164	128 95		·78
	18 avril-22 octobre	Rivière Okanagan, C.-B	Gravier et sable	12,717	6,077 43		·47
	23 octobre-6 nov.	Penticton Lumber Co.	Vase	2,806			
	4-14 décembre	Mill Pond	Sable	483	1,119 52		·63
				17,065		7,836 67	·459
"N° 305"	1er janv.-11 avril 4-14 juillet	Squamish, C.-B	Sable et gravier	124,215	13,260 56		·106
	12 avril-5 mai	Batture d'Anneville, C.-B.	Alluvion	53,630	4,859 22		·09
	7-22 mai, 16 juil.-8 août.	Ladner, C.-B	Alluvion et argile	84,830	8,700 70		·102
	23 mai-2 juin	Deas Island, C.-B	Alluvion, débris	12,840	1,872 49		·145
	9 août 22 nov.	Bras Nord de la riv. Fraser, C.-B.	Gros sable	73,680	22,354 25		·303
	23 nov.-15 déc.	Heaps Eng. Works, C.-B	Gros sable	24,740	4,560 43		·184
	17-31 déc.	Port Coquitlam, C.-B	Tuf et cailloux	825	2,185 14		2·648
				374,760		57,792 79	·154
"N° 306"	1er janv.-15 oct.	First Narrows, C.-B	Gravier	400,790	85,100 67		·212
	16 oct.-31 déc.	Batture Parthia, First Narrows, C.-B.	Cailloux et gravier	62,920	18,289 77		·29
				463,710		103,390 44	·223
"N° 307"	1er janv.-31 déc.	Havre de Victoria, C.-B	Argile grise	109,050		43,310 46	·397
"N° 309"		Non employée, ancrée à Chase, C.-B.				24 84	

"Nº 311".....	1er janv.-31 janv....	Forest Glen "A", C.-B.....	Sable	14,550	1,376 47	....	·095
	1er fév.-31 mars.....	Cottonwood Point, C.-B....	Sable et gravier....	19,950	2,496 94	....	·129
	1er avril-7 mai.. ..	Graham's Landing, C.-B. ...	Argile	12,900	1,757 52	....	·136
	5 nov.-31 déc........	Forest Glen "B", C.-B.....	Sable	33,200	4,146 09	....	·125
	8 mai-4 nov.........	Réparation annuelle.......	....	....	1,802 68	....	....
				80,300	....	11,579 70	·144
"Nº 313".....	1er-22 janv..........	Havre de Victoria, C.-B.....	Roc et cailloux........	525	527 13	....	1·00
	23 janv.-22 août	Courtenay, C.-B..	Gravier et cailloux....	9,086	8,465 30	....	·931
	3 août-3 oct	Havre de Nanaïmo, C.-B....	Fragments de roc.....	4,351	1,739 04	....	·399
				13,962	....	10,731 47	·769
Dérocheuse "Nº 1".	1er janv.-31 déc.	Havre de Victoria, C.-B.....	Roc........	7,084	....	28,104 72	3·96
Dérocheuse "Nº 2".	1er janv.-31 déc.....	Havre Nanaïmo, C.-B......	Roc	6,119	....	23,049 20	3·76
Outillage de forage "Nºs 1 et 2".	1er janv.-13 oct......	Havre de Victoria, C.-B.....	Roc........	2,041	....	12,757 73	6·25

BASSINS DE RADOUB.

BASSIN DE RADOUB CHAMPLAIN.

Les excavations dans le roc ont été complétées à la fin d'octobre 1917, jusqu'à leurs pleines profondeurs et largeurs, à l'exception de quelques petites parties au sommet qui seront faites l'année prochaine.

Dans le cours de la présente année on a excavé 76,100 verges cubes de déblais.

Les murs en béton du bassin ont été complétés depuis la station 7+25 jusqu'à la station 0+90, et à l'exception de la partie destinée au glissoir pour le bois dans la première partie du bassin, et depuis la section 0+90 à 0+00, les murs de chaque côté sont plus qu'à moitié complétés. Le fond du bassin est achevé jusqu'à la station 0+90. Au commencement du printemps, on a complété les fondations de la bâtisse des pompes. On aurait pu finir l'ouvrage en béton à la tête du bassin, si ce n'eut été l'arrivée d'un froid rigoureux. L'ouvrage a été aussi retardé par l'essai des caissons flottants, qui a pris plus de temps que l'on s'y attendait; et après tous ces délais il a fallu arrêter les travaux pour l'hiver.

Pendant la présente année, on a construit 37,400 verges cubes de béton dans le bassin proprement dit, et 5,500 verges cubes dans la superstructure en caissons.

Deux caissons ont été immergés, l'un de 75 pieds de longueur à l'extrémité nord du quai de direction à l'ouest, et l'autre au bout du quai de direction à l'est. On devra immerger en plus deux autres caissons; ils devaient être mis en place durant l'automne, mais la drague n'a pu en préparer les lits avant la formation de la glace.

Il a été construit 5,300 verges cubes d'ouvrage en caissons.

La drague de la commission du havre de Montréal a été mis en opération le 2 juillet et a été arrêtée le 16 novembre. Pendant cette période, le chenal a été dragué jusqu'à 30 pieds au niveau de l'eau basse des grandes marées. Après avoir fait le dragage principal, on a commencé le curage du fond du chenal, mais il a fallu discontinuer à cause de l'arrivée de l'hiver.

Le seul ouvrage de dragage sous-marin sur le roc, qui reste à faire au printemps prochain, consiste à compléter le curage du fond du chenal ainsi que le dragage des fondations des deux caissons.

Pendant l'été, on a enlevé une quantité totale de 34,400 verges cubes de déblais.

Dans la chambre des chaudières et la chambre du générateur, le reste des machineries a été mis en place, mais n'a pas été encore convenablement soumis à l'épreuve.

Dans l'usine du pouvoir on a fait durant l'année pour $20,980.70 de travaux.

Au commencement du printemps, les fondations ont été complétées, et peu de temps après, on a construit la bâtisse des pompes. Dans le cours de l'été et de l'automne, on a installé les trois pompes principales et deux pompes de drainage. L'ouvrage en tuiles dans la bâtisse des pompes est partiellement fini et sera achevé vers le printemps.

Les deux caissons ont été terminés, à l'exception du caisson flottant sur lequel il reste à placer et essayer deux moteurs pour les pompes.

Toutes les valves des vannes dont été posées et raccordées à leurs moteurs, et on a complété 7 pour cent de la pose des fils souterrains de toutes dimensions.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Pendant l'exercice financier se terminant le 31 mars 1918, dix-huit vaisseaux sont entrés dans le bassin pour être nettoyés, peinturés et réparés, et le bassin a été occupé pendant 110 jours en tout.

Des réparations ont été faites aux chaudières principales n°s 1, 2 et 3 au moyen d'un appareil de soudure par électricité, qui prolongera beaucoup la durée de chaque chaudière.

Les soutes à charbon, une bâtisse de 57 pieds par 32 pieds a été démolie et remplacée par une autre structure avec fondations en béton.

Les latrines ont été aussi remplacées par une nouvelle bâtisse, de 31 pieds par 10 pieds, avec fondations en béton.

On a employé du fer ondulé dans les bâtisses mises en construction.

Le personnel a été employé indifféremment aux divers travaux consistant à faire entrer les vaisseaux dans le bassin et à les faire sortir, à prendre soin des bâtisses et des machineries. Une attention spéciale a été donnée aux chambres intérieures du caisson, qui ont été grattées et peinturées. A l'exception de certains renouvellements peu importants, l'outillage est actuellement en bon état. La pompe centrifuge verticale de 6 pouces, actionnée par l'électricité, a donné des résultats très satisfaisants; cette pompe avait été installée l'année précédente. Les dépenses totales jusqu'au 31 mars 1918 ont été de $17,811.27.

SELKIRK.

Cale de halage.—La cale de halage destinée à la réparation des vaisseaux a été occupée comme d'habitude pendant la saison de navigation. La totalité du tonnage des vaisseaux réparés a été de 4,666. De ce nombre 1,284 tonneaux ont été fournis par le ministère et 3,382 tonneaux par la marine marchande.

Le revenu total de cet outillage a été de $1,714.36. On a dépensé $3,512.21.

ÉCLUSES ET BARRAGES.

QUÉBEC.

RIVIÈRE OTTAWA.

Barrage de Timiskaming.

Au commencement de l'année, tous les trous qui s'étaient faits dans le tablier en pierres perdues des vannes en bas du courant du côté d'Ontario, ont été remplis avec de la pierre de carrière. Au printemps le débit de la rivière a été de 80,000 pieds cubes par seconde, tandis qu'au mois de juin, le débit était d'environ 58,000 p.c par seconde. Cette force du courant a produit de l'affouillement dans le lit formé de grosses pierres et il a fallu réparer par du remplissage. Cet ouvrage a été fait du mois de décembre au mois de mars.

L'hiver a été extrêmement rigoureux et la main-d'œuvre a été rare et peu capable, de sorte que l'ouvrage de remplissage a été fait lentement jusqu'au milieu de janvier. A mesure que la main-d'œuvre a augmenté, il y a eu plus de progrès dans les travaux, et l'on a posé des grosses pierres le plus loin possible; une grande partie de ces pierres ayant de ¾ de verges cubes et 1½ verge. A la fin de janvier, on avait mis en place 2,800 verges cubes de pierre, et jusqu'au 18 février 1,500 verges de plus avaient été mises en œuvre, lorsque l'outillage fut enlevé en bas des vannes du côté d'Ontario afin de permettre à l'eau de remplir le réservoir.

Au cours du mois de mars, 1,200 verges cubes de pierres de grandes dimensions ont été placées en bas des vannes du côté de Québec. On a fait certaines excavations principalement parmi les gros cailloux, en remontant le courant à partir du barrage du côté d'Ontario, dans le but de donner libre cours à la rivière près des crêtes laissées par la pelle à vapeur. Ce dernier ouvrage a été fini au mois d'avril.

Le réservoir de Timiskaming était rempli jusqu'à l'élévation 587·9 vers le 25 mai 1917, et il est resté à ce niveau jusqu'au milieu de septembre. L'eau a baissé pendant environ un mois et la surface du réservoir était de 2½ pieds plus basse. Les pluies

d'automne ont rempli le réservoir jusqu'à l'élévation 586, et de décembre jusqu'à la fin de mars, l'eau a baissé de 10 pieds.

Barrage des Quinze.

A la saison du printemps, des arrangements furent conclus au sujet de l'inondation de la forêt autour du réservoir, et après une conférence avec les marchands de bois et les propriétaires des pouvoirs hydrauliques, il fut convenu de remplir le réservoir jusqu'à l'élévation 864 aussitôt que possible. Cette décision signifiait qu'il fallait élever le chemin public à plusieurs endroits dans le canton Latulippe, ainsi que reconstruire les ponts, l'ouvrage devant commencer en juin. Tous les ponts ont été finis avant l'hiver, mais la pluie et la difficulté de se procurer des chevaux et voitures ainsi que la main-d'œuvre ont retardé le terrassement de sorte qu'il n'a pu être fini avant l'arrivée des gelées.

Six ponts sur des tréteaux ont été construits, ayant une longueur totale de 800 pieds, et l'on a terminé 1,850 pieds de remblayage aux abords de ces ponts. De plus, 1,500 pieds de chemin détourné ont été complétés.

Les habitants de Latulippe ont réclamé des prix non raisonnables en compensation des terres inondées, et refusé les offres faites par M. Cross. Graduellement, cependant, la plus grande partie des personnes intéressées ont fini par accepter les prix très généreux de $50 par acre pour les terrains cultivés, $20 par acre pour les terres en taillis et $5 par acre pour les terres en forêt.

Au barrage des Quinze proprement dit, on a fait quelques réparations aux jetées en béton, où le remblayage se continue de temps en temps.

La descente et le flottage des billots se sont faits sans difficulté au printemps, et ensuite on a maintenu dans le réservoir une profondeur d'environ 5 pieds d'eau.

Vers la fin de mai 1917, le réservoir a été rempli jusqu'à l'élévation 859.5. Le débit maximum de la rivière au printemps a été de 42,600 pieds cubes par seconde, tandis qu'au mois de juin le débit moyen a été de 36,000 pieds cubes par seconde. Il y a eu environ 4½ pieds d'eau dans le réservoir jusqu'en octobre, ensuite les pluies d'automne ont élevé sa surface jusqu'à l'élévation 857 dans la première semaine de novembre. Après cette date, l'eau a baissé et au 1er janvier elle était de 3½ pieds plus basse, et au 31 mars elle avait encore baissé d'un autre pied. Le chenal peu profond entre les îles à la tête de la rivière a empêché l'eau de continuer à diminuer, bien que les vannes fussent toutes grandes ouvertes.

Barrages de Kipawa.

Aucun ouvrage de conséquence n'a été fait à ces barrages. Le réservoir était, le 6 juin 1917, rempli jusqu'à l'élévation 884.9, et resta à peu près à ce niveau jusqu'au milieu de juillet, alors que l'eau a baissé graduellement de 3½ pieds jusqu'au milieu d'octobre. Ce même niveau s'est maintenu assez invariable jusqu'au 20 janvier 1918. Ensuite il a continué à baisser, et à la fin de mars, le niveau du réservoir avait encore baissé de 5 pieds. Le débit maximum de la rivière fut de 7,400 pieds cubes par seconde, le 9 juin 1917, et le débit moyen en juin a été de 4,700 pieds cubes par seconde.

Chutes de la Chaudière, Ottawa.

On peut juger du résultat de l'emmagasinage de l'eau en cet endroit par les moyennes du débit de la rivière, enregistrées chaque mois aux moulins des chutes de la Chaudière:

Octobre..	27,800 p.c.s.	Janvier..	21,000 p.c.s.
Novembre..	29,000 "	Février..	19,300 "
Décembre..	27,000 "	Mars..	21,300 "

On peut constater que, généralement, le débit a excédé 20,000 pieds cubes par seconde, ce qui est une quantité d'eau amplement suffisante pour toutes les manufactures. Dans l'état naturel des choses, le débit, en février et en mars, n'avait pas été la moitié aussi considérable, vu que l'hiver a été un des plus rigoureux qu'on ait eu depuis longtemps; et pendant quatre-vingt-dix jours la neige n'a pas fondu. En février, il y a eu un débit minimum de 17,300 pieds cubes par seconde, cette diminution de l'eau était due à des bancs de glace qui étaient ancrés dans les rapides Deschênes. S'il n'y avait pas eu de barrage, les glaces ancrées dans les rapides auraient affecté le débit de la rivière pendant tout l'hiver.

Mesurage.

Les mesurages du débit des cours d'eau ont été continués à La Passe afin de fixer la quantité de l'eau à ce point en rapport avec la hauteur du lac Coulonge. On a aussi fait des mesurages pour déterminer le rapport entre le débit de la rivière, à Calumet, et le chenal du Rocher-Fendu. Les ingénieurs préposés à cet ouvrage ont de plus mesuré le débit de la rivière Coulonge, de la rivière Noire et des cours d'eau des sommets à Mattawa.

De temps en temps, des mesurages ont été faits à la Gatineau, à la Rivière Rideau, et à Besserer's-Grove, dans la rivière Ottawa, ces explorations ont été faites par l'ingénieur qui s'occupe des instruments de mesurage à Dow-Lake.

Un autre parti d'arpentage géodésique a été stationné à Carillon pour mesurer le débit de la rivière Ottawa, ainsi que celui des rivières la Lièvre, la Rouge et la Nation du Nord. Les mesurages à ce point, ajoutés à ceux du Saint-Laurent à Iroquois, sont employés comme référence avec les niveaux du havre de Montréal.

Relativement au maintien du réservoir des Quinze, un arpentage de contour à l'élévation 864, avec mesurages du débit à ce niveau a été fait dans le canton Beauneville, et les niveaux requis pour construire le chemin dans le canton Latulippe ont été fournis par ce parti d'arpentage.

RIVIÈRE DU LIÈVRE.

Ecluse et barrage.

Pendant l'année qui s'est terminée au 31 mars 1918, les travaux en cet endroit ont consisté à mettre l'écluse en opération, à placer les estacades au printemps et les enlever à l'automne. Une nouvelle estacade de sûreté a été posée pendant l'automne. Pendant la même saison, on a construit une clôture autour de la propriété du gardien. Le tablier du barrage a été lambrissé, et les deux piliers au centre du barrage ont été reconstruits à partir du niveau de l'eau basse. On a aussi réparé le glissoir et l'on a substitué une paire de treuils au rouleau et à la charpente qui servaient à lever les poutres d'arrêt dans le glissoir. Des réparations peu importantes ont été faites dans la maison du gardien.

Dépenses pour l'exercice financier, $5,906.95.

RIVIÈRE SAINT-CHARLES.

Ecluse et barrage.

Dans le cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1918, les travaux suivants ont été exécutés en cet endroit.

On a complété la structure en acier pour le caisson flottant à l'entrée de l'écluse inférieure.

Sur le côté nord de la rivière en haut du barrage, des excavations ont été faites pour y placer le matelas. Les déblais ont été enlevés au moyen d'une drague à succion et pompés sur le terrain appartenant au gouvernement, situé sur le côté ouest de la voie ferrée Canadian-Northern, à Limoilou, de manière à faire un terrassement élevé pouvant servir plus tard à y construire des bâtisses ou à d'autres fins commerciales.

Sur les ouvertures des vannes dans le barrage on a posé en permanence les poutres d'acier pour supporter les rails des chemins de fer Canadian-Northern et Québec, remplaçant ainsi la structure en caissons de bois qui avait été enlevée pour construire les vannes et les jetées.

Dépense totale pendant l'année, $101,174.56.

YAMASKA.

Yamaska est un village florissant situé sur les deux bords de la rivière Yamaska, à environ huit milles de son embouchure, ce cours d'eau se décharge dans le fleuve Saint-Laurent. A deux milles en bas du village sont situés l'écluse et le barrage construits par le ministère des Travaux Publics pour faciliter la navigation dans cette rivière.

Des travaux exécutés à la journée ont été commencés le 11 octobre et complétés le 31 octobre 1917. Ils ont consisté à reconstruire les quatre rangs supérieurs du barrage dans le petit chenal, et à faire un pavé en béton sur le sommet du barrage qui sert de chemin.

Dans l'exécution des travaux précités on a employé 7,207 pieds de bois, m. p., et 60 sacs de ciment; quelques pièces de fer ont été aussi mises en œuvre.

Les dépenses pendant l'exercice de 1917-18 ont été de $871.15.

MANITOBA.

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-ANDRÉ.

L'écluse et le barrage ont été mis en opération du 8 mai au 29 novembre.

Dans le mois d'août, on a trouvé qu'il était nécessaire de lever les rideaux du barrage pour enlever les débris de bois, tels que branches d'arbres, etc., pour enlever tout obstacle au bon fonctionnement de l'écluse et du barrage. Vu le débit peu considérable de la rivière Rouge, on a placé dans le barrage du canvas aux différents endroits où il pouvait se produire une fuite d'eau non désirable.

Pendant la saison de navigation, le tonnage brut des vaisseaux, qui ont passé dans l'écluse, a été de 25,635 tonneaux, et en plus 530 petits bateaux de toute sorte. Le nombre des passagers transportés par les vaisseaux a été de 5,897.

Des bateaux d'excursion naviguent tous les jours sur le cours d'eau contrôlé par le barrage.

GLISSOIRS ET ESTACADES.

OUVRAGES SUR LA RIVIÈRE OTTAWA—RÉPARATIONS ORDINAIRES.

Chaudière-Nord.—Une nouvelle estacade de direction a été posée à l'entrée du glissoir supérieur, et on a reconstruit le mur transversal du glissoir; des treuils pour lever les poutres d'arrêts ont été montés sur une charpente neuve. On a placé un tablier en bois temporaire à la sortie du glissoir inférieur pour empêcher les billots de se briser en frappant les bords rocailleux de la rivière à l'époque de l'eau basse.

Chaudière-Sud.—Les dépenses qui ont été faites à cette station ont servi à se procurer des matériaux pour réparer les bâtisses d'emmagasinage et les estacades de

direction à l'entrée du glissoir. Les travaux ont été exécutés à la journée par le gardien du glissoir et son personnel.

TRIBUTAIRES DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Rivière Gatineau.—Les réparations faites aux ouvrages sur cette rivière ont consisté à placer des boulons à vis additionnels pour renforcer l'estacade principale et à mettre en bon état les bateaux et la maison de la station.

Rivière Madawaska. A l'embouchure de la rivière Madawaska, on a reconstruit le sommet d'une des piles servant à retenir l'estacade. Cette pile a 14 pieds par 17 pieds au niveau de l'eau, et 11 pieds par 13 pieds à son sommet; la hauteur de la partie reconstruite est de 5½ pieds. Deux défenses en bois de 10 pouces carrés ont été placées sur la façade de la pile.

A Arnprior, on a réparé les estacades de direction; deux des piles à la tête du glissoir ont été reconstruites depuis le niveau de l'eau basse sur une hauteur de 6 pieds. Une des piles a 18 pieds par 22 pieds et l'autre a 15 pieds par 16 pieds. Un poteau de cèdre a été posé dans chaque pile, et du lest de pierre a été ajouté pour remplir les piles.

A l'estacade de retention, située à la tête du lac Calabogie, cinq piles ont été reconstruites à partir du niveau de l'eau. Ces piles ont les dimensions suivantes: n° 1, 22 pieds carrés; n° 2, 24 pieds carrés; n° 3, 21 pieds carrés; nos 4 et 5, 20 pieds carrés chacune. Toutes les piles sont construites avec un fruit sur leurs façades, de sorte que chacune a 7 pieds de moins au sommet qu'au niveau de l'eau; la partie de chacune de ces piles reconstruite à neuf a 8 pieds de hauteur.

A High-Falls, on a reconstruit les sommets des quatre piles supportant l'estacade de direction, à la tête du glissoir. Les piles nos 1 et 3 ont 20 pieds carrés au niveau de l'eau et 18 pieds carrés sur le dessus; la pile n° 2 a 26 pieds en avant, 12½ pieds en arrière et 18½ pieds sur les côtés; la pile n° 5 a 33 pieds en avant à sa base et 29 pieds au sommet, 14 pieds en arrière à la base et à la base; la longueur des côtés est de 24 pieds. On a reconstruit à neuf 9 pieds de hauteur sur les piles nos 1, 3 et 5, et 10½ pieds de hauteur sur la pile n° 2.

Au mur transversal inférieur du glissoir, une nouvelle pile a été construite, elle a 21½ pieds de longueur et 5½ pieds de largeur; sa hauteur à l'extrémité inférieure est de 7½ pieds et de 2 pieds à l'extrémité supérieure. Le lambrissage du barrage entre les deux murs transversaux a été renouvelé à deux endroits, et on a réparé le barrage principal de contrôle.

A Ragged-Chute, on a ajouté du lest de pierre dans le barrage qui traverse le chenal couvert à la tête de la chute.

A Chain-Rapids, les sommets de deux piles ont été reconstruits. La pile n° 4 a 18 pieds par 16 pieds à la base et 16 pieds par 14 pieds au sommet. La pile n° 5 a 18 pieds carrés à la base et 14 pieds carrés au sommet. Chacune a été reconstruite sur une hauteur de 8 pieds.

Rivière Coulonge.—Au printemps de 1917, deux brèches se sont faites dans le glissoir de High-Falls, une le 23 avril et l'autre le 5 mai. Dans le premier cas, les longerons se sont brisés pendant la descente des billots dans le glissoir, et la superstructure s'est affaissée sur une longueur de 48 pieds; dans l'autre cas, la brèche a été causée par l'éboulement d'un morceau de roc descendu de la montagne, et qui a emporté une partie du glissoir sur une longueur de 50 pieds. Les dommages ont été réparés avec toute la rapidité possible, de sorte que dans les deux cas il y a eu peu de retard dans le service du glissoir.

Rivière Noire.—Une partie du glissoir de High-Falls a été réparée sur une longueur de 137 pieds, immédiatement en bas du mur transversal, où les fondations avaient baissé, ce qui produisait dans le fond du glissoir un affaissement de 19 pouces au-dessous du niveau normal au centre de l'arc. La superstructure a été relevée et

convenablement bloquée en dessous. On a aussi renouvelé le lambrissage avarié sur les côtés et le fond du glissoir, ainsi que les poteaux et les liernes qui étaient pourris. Des barres de fer ont été posées sur la courbure pour protéger le lambrissage.

Rivière Petewawa.—A l'embouchure de cette rivière, une pile a été construite pour former une ouverture permettant aux petites embarcations de passer dans l'estacade de retention. La pile a 16 pieds carrés et 9 pieds de hauteur. Une autre pile, la première en bas du quai, a été réparée, on a renouvelé sur le sommet quelques pièces de bois détériorées par l'usure.

A Seconde-Chute, le montant dépensé a été employé à l'achat de madriers de pin pour réparer le glissoir.

A Crooked-Chute, la maison de campement a été réparée, et une allonge a été construite. Des sections du plancher du glissoir, à la sortie et immédiatement en bas du mur transversal, ont été renouvelées avec des pièces de bois de 6 pouces. Des poteaux neufs ont été posés dans le glissoir, et l'on a placé un rang de pièces de bois sur les sommets des piles situées au pied et à l'entrée du glissoir. On a façonné cinq poutres d'arrêt pour le mur transversal. Le glissoir principal, de contrôle a été réparé, il était devenu nécessaire de renouveler plusieurs traversines et longrines.

Aux rapides Thompson, le montant dépensé a servi à réparer le barrage de retention.

A la tête du Lac-Traverse, les sommets des deux piles de l'estacade ont été reconstruits. Ces piles ont chacune 16 pieds carrés à la base et 12 pieds carrés au sommet par 8 pieds de hauteur. Sur chaque pile il y a un poteau d'amarrage.

A la chute Poplar, une pile de déviation, de 48 pieds de longueur, 8 pieds de largeur et 5 pieds de hauteur, a été restaurée. La pile est à parements jointifs en avant et à parements ouverts en arrière.

A la chute McDonald, on a reconstruit le barrage principal de contrôle, qui a 110 pieds de longueur et se trouve au sud de l'entrée du glissoir.

C'est un barrage plat, de 9 pieds de hauteur en arrière avec une façade moyenne de 16 pieds. On a fait des travaux aux deux piles de l'estacade de direction; on a complètement reconstruit la pile du côté sud, à l'extrémité supérieure de l'estacade, qui a 13 x 16 pieds par 12 pieds de hauteur; dans l'autre pile, qui est aussi sur le côté sud et immédiatement en haut du glissoir, les pièces de parement du sommet ont été réparées. Quatre longueurs de l'estacade de direction ont été sorties de l'eau, leurs bouts endommagés ont été enlevés, et de nouveaux trous ont été percés bien en arrière dans le bois sain pour y insérer les chaînes d'accouplement.

Au lac des Cèdres, le montant dépensé a servi à acheter le bois nécessaire aux réparations du barrage de retention.

GÉNÉRALEMENT.

Rivière Gatineau.—Onze tonnes de chaîne en fer B.B. de ½ pouce de diamètre ont été fournies et placées sur l'estacade du gouvernement près de l'embouchure de cette rivière, pour protéger l'estacade contre la tension excessive qui se produit pendant la crue des eaux au printemps.

Rivière Coulonge.—A cinq endroits différents, on a reconstruit, à partir des fondations, certaines parties du glissoir de High-Falls. Les vieilles pièces de bois de ce glissoir ont été enlevées et employées dans la partie nouvelle pour supporter les chevalets dont les hauteurs varient de 10 à 16 pieds. On a placé vingt-huit chevalets neufs, et cinq vieux chevalets ont été réparés et renforcés avec des liernes additionnelles. A ces cinq endroits, on a renouvelé complètement 126 poteaux avec liernes ordinaires, 83 traversines, et le lambrissage des côtés et du fond du glissoir. Il y avait deux longueurs dans la deuxième section, une de 72 pieds et l'autre de 108 pieds; deux dans la troisième section, 144 pieds et 116 pieds; et une dans la quatrième section, 75 pieds.

A d'autres endroits du glissoir, il a été nécessaire de réparer le lambrissage des côtés et du fond, et aussi de remplacer quelques poteaux. Trois chaînes d'étais, de 28 pieds, de 25 pieds et de 21 pieds de longueur, ont été posées pour solider la superstructure. Une extrémité de chaque chaîne est passée dans un organeau dont la tige traverse les longerons du glissoir, tandis que l'autre bout est attaché à un boulon d'ancrage enfoncé dans le roc solide sur le côté de la montagne. Les poteaux supportant le mur transversal du glissoir ont été réparés et onze barres de fer plat ont été assujetties sur les côtés des piles de la tête, pour les protéger contre la pression des billots qui passent dans le glissoir. Une des estacades de direction, de 125 pieds de longueur, a été construite avec sa partie inférieure immergée entre deux eaux, et pour cela on a placé par dessus deux longueurs de bois sur toute l'étendue de l'estacade, de manière à lui donner une plus grande flottabilité; sur le sommet de l'estacade on a fait un pavé en madriers de 2 pouces.

Rivière Saint-Maurice.

Toutes les propriétés meubles et immeubles du gouvernement, en rapport avec le flottage du bois sur cette rivière, ont été louées à la *St. Maurice River Boom & Driving Co.;* le bail a pris effet le 1er février dernier.

Sous la direction d'un surveillant la compagnie maintient tout l'ouvrage dans un état très satisfaisant et a fait des améliorations très importantes, rendues nécessaires par l'augmentation constante du commerce de bois sur cette rivière.

PONTS ET CHAUSSÉES.

PONTS À OTTAWA, CHAUSSÉE ET ABORDS DU PONT ENTRE OTTAWA ET HULL.

Pont Laurier.—La lisse supérieure du garde-corps, du côté nord du pont, a été renouvelée sur toute sa longueur; celle de l'autre côté avait été renouvelée l'année précédente. La vieille lisse en acier laminé était tellement corrodée que le métal était percé de part en part. On a donné une couche de peinture sur tout le garde-corps. Des réparations considérables ont été faites au pavé en pierre de grès sur les deux abords du pont; un bon tiers de ce pavé a été enlevé et posé à nouveau à la pente voulue sur l'abord ouest, et à l'autre bout on a réparé les plus mauvais endroits. Tout le pavé placé à nouveau a été posé dans un lit de ciment.

Pont sur le glissoir des Chaudières.—La chaussée de ce pont a été nettoyée, on a peinturé le garde-corps du côté ouest et le pavé a été entretenu en bon état. La grille en fonte et les chambres de drainage ont été gardées exempts de tous débris ou saletés pendant toute la saison.

Pont Union.—La chaussée du pont Union a été entretenue nette, on a renouvelé quelques madriers, et réparé le garde-corps.

Chaussée et abords du pont entre Ottawa et Hull.—Le pavé de la chaussée a été entretenu bien net et réparé selon que requis. La clôture en bois servant de garde-corps et la lisse en tuyaux sur le côté est, a reçu deux couches de peinture, à partir du pont Union jusqu'à Hull; les grilles et les trous de drainage ont été maintenus libres de toute obstruction et en bon état pendant toute l'année.

En hiver, on a déblayé la neige et la glace accumulées sur les chaussées des ponts et les trottoirs latéraux; lorsque ces derniers étaient glissants, on a épandu du sable sur leur surface pour l'avantage des piétons.

Au printemps, les drains ordinaires ont été ouverts pour laisser écouler le surplus de l'eau.

ONTARIO ET QUÉBEC.

Bryson.—Les réparations faites à ce pont ont consisté à renouveler la chaussée, aux deux bouts des deux travées principales, avec des madriers en pin de 3 pouces. La partie réparée à l'extrémité de l'île au Calumet avait 71 pieds de longueur; celle du côté du village de Bryson avait 135 pieds de longueur; le pavé de madriers, dans des endroits, a une largeur de 19½ pieds. On a placé sur les deux côtés et dans le centre des parties renouvelées un garde-roues en cèdre de 6 pouces carrés. A l'extrémité près de l'île au Calumet 25 verges cubes de gravier ont été épandues pour amener le chemin de niveau avec le pavé du pont.

Chapeau.—L'ouvrage fait à ce pont a consisté à remblayer en arrière des murs de soutènement en béton, sur l'abord du côté du nord, au moyen de pierre et de gravier, la quantité employée a été d'environ 450 verges cubes. Le remblayage sur le côté supérieur a 140 pieds de longueur par une profondeur moyenne de 2 pieds, sur une largeur moyenne de 16 pieds. Sur le côté inférieur, le remblai a 104 pieds de longueur, une profondeur moyenne de 4 pieds et une largeur moyenne de 20 pieds.

Rapides des Joachims.—Le garde-corps en tuyaux sur le pont, qui traverse le chenal principal de la rivière Ottawa, s'étant rompu par contraction, a été joint à nouveau. Dans une autre partie du garde-corps, où une longueur de tuyaux a disparu, on a posé une nouvelle pièce avec un accouplement. Les clôtures en bois, servant de garde-corps sur les deux abords des deux ponts, ont été réparées, les planches brisées ou dégradées ont été renouvelées; on a employé dans cet ouvrage 24 planches de pin de 1 pouce par 5 pouces.

Sur l'abord, du côté d'Ontario, un ponceau s'étant écroulé, on a fait les réparations nécessaires au moyen de deux pièces de cèdre, de 16 pieds de longueur. La chaussée sur le ponceau a été nivelée avec du gravier et de la pierre.

Quatre affiches contenant les règlements du trafic ont été placées aux deux extrémités des deux ponts.

Pont interprovincial à Matapédia.

Le pont interprovincial à Matapédia met en communication les deux rives de la rivière Restigouche, reliant ainsi les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick.

Les travaux exécutés entre cet endroit pendant l'exercice financier de 1917-18 ont consisté à réparer les madriers d'une manière temporaire, rapiécer les trous les plus dangereux afin de mettre le pont en état de sécurité pour l'hiver. La température défavorable a empêché de faire aucuns travaux plus considérables et plus nécessaires.

Le Ruisseau à Pitt.

Le Ruisseau à Pitt est situé dans le chemin militaire de Matapédia, à environ deux milles de Sainte-Florence-de-Beaurivage, dans le comté de Bonaventure. Il se trouve dans cette partie du chemin où il n'y a pas de municipalité pour voir à l'entretien des routes.

Pendant l'exercice financier de 1917-18, on a fait en cet endroit la reconstruction d'un pont de 48 pieds de longueur par 16 pieds de largeur, érigé sur deux culées en cèdre. Le plancher du pont est en madriers de 3 pouces.

PONT SUR LA RIVIÈRE HARRICANA.

Pont de trafic à Amos, P.Q.

Le gouvernement de la province de Québec a été autorisé par un arrêté du conseil, du 4 octobre 1917, de construire un pont en bois permanent sur la rivière Harricana, au village d'Amos, P.Q.

Ce pont se compose de deux travées reliées à une pile centrale, ayant une longueur totale de 304 pieds, avec des abords partant de deux piles construites sur les deux rives.

Les pièces en treillis sont couvertes au-dessus. Dans le devis de ce pont il est spécifié qu'il devra y avoir un espace libre de 14½ pieds au-dessus du plus haut niveau de l'eau, et que la travée au-dessus du chenal devra être pourvu d'un système d'éclairage.

Le pont a été ouvert au trafic pendant le cours de l'automne dernier.

MUSKRAT RIVER (STATION DE MEATH).

Pont du chemin de fer Pacifique-Canadien.

La compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a commencé son nouveau pont sur la rivière Muskrat, dans le but de remplacer la structure en tréteaux, de 600 pieds, construite depuis plus de 20 ans, et qui intersecte le pont public (Arrêté du conseil, 15 juin 1912).

Des pilotis furent enfoncés à une grande profondeur pour faire les assises des culées en béton; pendant que l'on plaçait le ballast pour remplir ces culées, tout l'ouvrage s'est affaissé et a virtuellement disparu pendant qu'en même temps le fond de la rivière de chaque côté s'est trouvé élevé de plusieurs pieds. Alors la compagnie a jugé nécessaire d'acheter un terrain additionnel et de creuser un nouveau chenal pour la rivière, et la travée en acier (formée de poutres de 87 pieds 2 pouces de longueur) a été transporté au nouvel endroit. Ce nouveau chenal est situé à 900 pieds du premier site choisi pour le pont, et il est entretenu par la compagnie.

Le nouveau pont et la voie de détournement ont été complétés en juillet, et ils étaient prêts pour le trafic, le 15 août 1917.

PONT DE GRAND RIVER.

Le pont de Grand River est un pont public sur la rivière de ce nom, à York, situé à 5 milles de Calédonia. Seneca est la station de chemin de fer la plus rapprochée de cet endroit.

Pendant la débâcle du printemps, la glace a endommagé les poteaux supérieurs de chaque chevalet du tréteau en bois, à l'extrémité ouest du pont. Les ouvrages de réparations ont consisté à renouveler les madriers brisés du tablier du pont, pour lesquels on a employé 800 pieds de bois m.p., et à remplacer huit poteaux de 10 x 10 pouces dans le tréteau. Ces poteaux ont été liés aux autres poteaux des chevalets au moyen de pièces de renfort de 4 x 8 pouces.

Les travaux ont été finis le 30 mars. Les dépenses ont été de $345.52.

ALBERTA.

EDMONTON.

La ville a fait des réparations au chemin public, qui ont compris en même temps la pose de rails d'acier avec rebords pour les voies ferrées des chars urbains. Ces changements ont nécessité des renouvellements dans le pavage en blocs de bois ainsi que d'autres réparations peu importantes.

Le coût de cet ouvrage pour le ministère a été de $536.16, c'est-à-dire le tiers du coût total des travaux, d'après les conventions faites avec le gouvernement pour l'entretien de ce pont. Pendant les mois d'août et de septembre de l'année dernière, un certain nombre d'ouvriers a été employé pour enlever les débris provenant du chemin public qui s'étaient accumulés sur les pièces inférieures du pont, on y a dépensé la somme de $30. De plus, un montant de $31.50 a été dépensé pour réparer les planches de moulage placées en dessous de la chaussée du pont.

RIVIÈRE SPRAY.

Les travaux de réparation exécutés en cet endroit ont consisté à poser du ballast de pierre et à faire un talus en pierres perdues; la pierre a été prise dans la carrière du gouvernement, et le bois a été fourni par la division forestière du gouvernement.

L'ouvrage a été fait à la journée au coût de $436.72.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

D. H. KEELEY, SURINTENDANT GÉNÉRAL.

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Câbles.	Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles	nœuds			
Terre-Neuve....	Port au Basque—Cap-Ray....	1883	14		14	2	
Nouvelle-Ecosse.	Sydney-Nord—Meat-Cove (ligne de c.)..	1880–02	168¾	....			
" ..	A travers le chenal Bras-d'Or....	1880	......	½			
" ..	" havre Ste-Anne (Englishtown)	1887	......	¼	170	25	
" ..	" havre Ingonish....	1887	......	¼			
" ..	French-River....	......		¼			
" ..	Grand-Bras-d'Or—Kempt-Head....	1904	20	¼	20	3	
" ..	Meat-Cove—Ile Saint-Paul....	1890	....	20	23	1	
" ..	Sur l'île Saint-Paul....	1890	3	......			
" ..	Baie Saint-Laurent, Money-Point....	1907	8	......	8	4	
" ..	Mabou—Meat-Cove....	1887–00	116¼	......	116¼	12	
" ..	Barrington—Cap-Sable....	1883	16	......			
" ..	A travers le chenal Bear-Point....	1883	...	1½	17¾	Loué.	
" ..	" du phare....	1883	...	¼			
" ..	Mabou—Port-Hawkesbury....	1903	41¾	......	73¾	9	
" ..	Port-Hawkesbury—Saint-Pierre....	1903	32	.....			
" ..	Saint-Pierre—Main-à-dieu....	1904	83¼	......			
" ..	Main-à-Dieu—Scatari....	1902–09	1	3½	133½	19	
" ..	Sur l'île Scatari....	1904	7¼	......			
" ..	Gabarus—Sydney-Nord....	1904	38½	.....			
" ..	Petit-Bras-d'Or—Kempt-Head....	1905	34½	.....	34½	6	
" ..	Sydney-Nord—Eskasoni....	1905	31	......	31	10	
" ..	Eskasoni—Grand-Narrows....	1908	22	.....	22		
" ..	Grand-Narrows — Shénacadie — Beaver-Cove....	1910	15¼	...	15¼	3	
" ..	Leitches-Creek—Steeles (ligne de c.)....	1910	28	....	28	1	
" ..	Baddeck—Little-Narrows....	1910	19½	....	19½	1	22,095
" ..	Sydney-Nord-Petit-Bras-d'Or (deuxième fil)....	1906	6	......	6		
" ..	Grande-Rivière—Enon....	1907	19½	......	19½	2	
" ..	Enon—Gabarus....	1909	29	......	29	3	
" ..	Strathlorne—Wycocomagh....	1909	33½	......	33½	7	
" ..	Margaree, S.-O....	......	......	.....	..		
" ..	Whycocomagh—Little-Narrows....	1912	38½	......	38½	8	
" ..	Loch Ban—Scottsville....	1912	7	......	7		
" ..	Whycocomagh—Orangedale....	1912	8	....	8	5	
" ..	North-Sydney—Sydney-Mines—Florence	1912	7	..	7		
" ..	Little Narrows—Washabuck Centre....	1912	12	......	12	4	
" ..	Ceinture, Eskasoni—McAdams Lake....	1912	5	......	5	1	
" ..	Baddeck, Nyanza—Big-Intervale....	1913	39½	......	39½	6	
" ..	Brook-Village—Glendale....	1914	32	......	32	6	
" ..	Washabuck Centre—Grass Pond....	1916	7¾	......	7¾	4	
	Port-Hood, embranchement de l'île :						
	(Longueur de la ligne de ceinture.)						
" ..	Sur terre ferme, Port-Hood....	1907	½	....			
" ..	Port-Hood—Ile Smith....	1907	......	2			
" ..	Sur l'île Smith intérieure....	1907	4	......	13½	4	
" ..	Ile Smith à l'île Henry....	1907	......	3			
" ..	Sur l'île Henry ou extérieure....	1907	4	....			
N.-Brunswick...	Chatham—Escuminac, Pointe-Sapin....	1885	56½	....	56½	25	5,514
	A reporter....	....	1,010	31½	1,048¾	171	27,609

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Longueur. Câbles.	Longueur. Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles.	nœuds			
	Report	....	1,010	31½	1,041½	171	27,609
	Réseau de la baie de Fundy :						
Nouv-Brunswick	Eastport—Campobello	1880	......	1¾			
" ..	" "	1917	......	1¾			
" ..	Sur la terre ferme d'Eastport	1880-17	1	.....			
" ..	Sur l'île Campobello	1880-16	11½	......			
" ..	Campobello-Grand-Manan	1880	......	8¾			
" ..	" "	1916	.....	10¼			
" ..	Sur l'île Grand-Manan	1880-16	21¾	......	77¾	14	3,660
" ..	Grand-Harbour—Ile Cheney	1890	4¼	½			
" ..	Ile Cheney—Ile Whitehead	1890	¾	¾			
" ..	" "	1916	......	¾			
" ..	Woodwards Cove—Nantucket	1914	2¾	½			
" ..	Nantucket—Duck Branch	1914	8½	1¼			
" ..	Ile-aux-Perdrix—Fort-Dufferin	1900	......	¾			
..	" "	1910	......	¾			
	Embranchement de Gannet-Rock :						
" ..	Seal-Cove—Ile Big-Wood	1910	......	1½			
" ..	Ile Big-Wood—Ile Little-Wood	1910	1¾	½			
" ..	Ile Little-Wood—Ile Three-Sister	1910	1	2¼	14¾	4	
" ..	Ile Three-Sister—Gannet-Rock	1910	......	7¼			
" ..	Ile Three-Sister—Hay Island	1916	¼	¼			
" ..	Campobello à travers Lubec Channell	1916	......	¼			
	Réseau des îles de la Madeleine :						
Québec.	Meat-Cove, C.-B.—Iles-de-la-Madeleine.	1880	......	55			
"	Sur les Iles-de-la-Madeleine	1881-02	83½	½			
"	Grosse-Ile—Ile Brion	1902	. ..	11			
"	Sur l'île Brion à Dingwalls	1902	1	......			
"	" de Dingwalls au phare	1909	5	.....	184¾	20	4,574
"	House-Harbour—Pointe Basse (ceinture).	1902	8	......			
"	Pointe Basse—South Beach (ceinture)	1905	6	......			
"	Grindstone—Barachois (ceinture)	1909	6	......			
"	Ile Amherst—Ile d'Entrée	1910	2	6¾			
	Réseau d'Anticosti :						
"	Gaspé—L'Anse-à-Fougère	1881	28	......			
"	L'Anse-à-Fougère—Anticosti	1881	......	44¼	316¾	9	1,908
"	Sur l'île Anticosti	1881-90	223½	......			
"	Anticosti—Longue-Pointe, Mingan	1890	......	21			
	Dist. de Chicoutimi :						
"	Baie St-Paul—Chicoutimi	1881-04	98	.....	98	5	
"	St-Alexis—Baie Ste-Catherine	1904	78	......	78	5	
"	Malbaie—Baie St-Paul	1904	37	.....	37	3	
"	Baie St-Paul—Petite-Rivière	1904	13	...	13	1	
"	Chicoutimi—St-Charles	1903	31½	.....			
"	Ste-Anne—Lac-Claire	1903	7	......	46½	10	
"	Ste-Anne—St-Fulgence	1903	8	.....			
"	St-Fulgence—Sacré-Cœur	1905	73½	.....	73½	4	
"	Malbaie—Baie Ste-Catherine (2e fil)	1904	58	......	58	....	
"	St-Alexis—Chicoutimi (2e fil)	1905	14½	......	14½	....	
	A reporter	....	1,845	709¾	2,054¾	246	37,751

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Longueur. Câbles.	Longueur. Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles	nœuds			
	Report	....	1,845	209¾	2,054¾	246	37,751
	Dist. de Chicoutimi—Fin.						
Québec	St-Charles—La Pipe..............	1907	30	.....	30	4	
"	La Pipe—Péribonka..................	1908	17	......	17	2	
"	Baie St-Paul—St-Placide............	1908	8½	.....	8½	1	
"	Taché St-Louis de Nazaire, ligne. de c..	1912	5	......	5	1	
	Ligne de la rive nord:						44,860
"	Malbaie—Baie Château (Tadoussac).....	1881-01	947¼	....			
"	A travers la riv. Saguenay à Tadoussac..	1883	.. ..	1¼	949½	74	
"	" " " " ..	1909	......	1			
"	Bersimis—Godbout..................	1904–05	114	......	114	......	
"	St-Siméon au ph. Cap-Saumon (ceinture)	1909	4	......	4	1	
"	Harrington—Ile Harrington......	1909	1¼	3¼	4½	1	
"	Pointe Lebel, ligne de ceinture..........	1915	5	......	5	1	
	Réseau de la quarantaine:						
"	Québec—L'Ange-Gardien...............	1885	13	.. ..			
"	L'Ange-Gardien—Ile d'Orléans..	1885	.....	¾			
"	" (3 longueurs)............	1906–09	...	2¼			
"	Sur l'île d'Orléans	1885	29¼	......			
"	Ile d'Orléans—Ile-aux-Réaux.	1889	......	2			
"	" " (2e câble)...............	1910	......	2¼			
"	Sur l'Ile-aux-Réaux..	1889	2½	......	80¼	11	750
"	Ile-aux-Réaux—Grosse-Ile............	1889	......	2			
"	" " (2e câble)............	1910	......	2			
"	Sur la Grosse-Ile (tout compris).	1885–94	3¼	.....			
....	St-Jean—Ste-Famille (ceinture).........	1904	11	..			
....	St-François—St-François-Nord (fil de ceinture)......	....	10	......			
"	Ile-aux-Grues à Montmagny......... ..	1905–09	......	5	5		
"	Sur l'Ile-aux-Grues......................	1905	3	......	3	5	
"	Ile-aux-Grues à la Grosse-Ile.	1907	.....	5	5		8,915
"	Ile-aux-Grues—Ile-aux-Oies....	1912	10	......	10	2	
"	Ile d'Orléans, téléphone.....	1910	68	..... .	68	7	
"	Barrage Kipawa—Ville-Marie.....	1910	33½	....	78½	9	1,443
"	Ville-Marie—Timiskaming-Nord	1911	45				
"	St-Isidore, embranchement.............	1912	3½	.....	3½	1	
"	Charlesbourg, Lac Beauport—Stoneham.	1913	52¼	.... .	52¼	8	
"	Lac St-Charles—St-Gérard....	1909	34¾	......	34¾	4	5,231
"	Beauport—Laval....................	1909	15	......	15	7	
	Réseau de l'île Pelée:						
Ontario.........	Leamington—Pointe-Pelée	1889	12	.....			
"	Leamington-Dock—Ile Pelée....	1901	......	17¼	45¾	18	859
"	Sur l'île Pelée.........	1889-00	16½	.....			
	A reporter.....	....	3,339½	253¾	3,593¼	400	100,809

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Longueur. Câbles.	Longueur. Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles	nœuds			
	Report	....	3,339½	253¾	3,593¼	400	100,809
	Réseau du Nord-Ouest—Fin.						
Saskatchewan ...	Qu'Appelle—Onion Lake..............	1883	402	......	402	9	
" ...	Moosejaw—Wood Mountain..........	1885	107	......	107	4	
"	Wood Mountain—Willow Bunch.	1904	39	...	39	2	
"	Gravelbourg, ceinture..................	1910	38	.....	38	1	
"	Leeville, ceinture	1912	28	.....	28	1	
"	Saskatoon, ceinture.............	1892	28	. ....	28	1	
"	Duck Lake—Batoche..................	1902–10	9	......	9	2	
"	Duck Lake—Agence des sauvages	1902	3½	......	3½	3	
"	Lloydminster, ceinture..................	1904–09	58	.... .	58	1	29,721
"	Lipton, ceinture	1906	2	......	2	1	
"	Fort-Qu'Appelle—File Hills...........	1907	28	.....	28	4	
"	Kamsack—Agence des sauvages	1907	6½	......	6½	2	
"	Kamsack—Agence des sauvages—Pelly..	1910	17½	......	17½	4	
"	Battleford—Isle-à-La-Crosse.....	1912	275	......	275	6	
" ...	Meota, ceinture........................	1912	20	....	20	1	
"	Sintaluta—Réserve Assiniboine.........	1913	8	.....	8	1	
Alberta.........	Onion Lake—Edmonton.....	1883	205	.....	205	8	
"	St-Paul—Durlingville..................	1912	48	......	48	3	
"	Edmonton—Athabaska..	1904	98	...	98	2	
"	Athabaska—Mirror Landing......	1909	70	.....	70	1	
"	Mirror Landing—Peace-River..........	1910	199	.....	199	4	
"	Peace River—Dunvegan.......	1911	74	.....	74	2	
"	Dunvegan—Lake Saskatoon...........	1912	76	.... ..	76	2	
"	Grande-Prairie	1912	16	.	16	1	
"	Lake Saskatoon—Fort St-John.........	1914–15	145	.....	145	3	
"	Fort St-John—Hudson Hope..........	1915	62	......	62	2	
"	Peace River—Shaftsbury.	1911	15	......	15	4	
"	Athabaska—Fort McMurray.	1914–15	245	......	245	4	39,304
"	Athabaska—Lac la Biche (Plamondon)	1914	58	. ....	58	1	
"	Plamondon—Mission catholique.........	1915	12	......	12	1	
"	Edmonton—Ag. des sauv.—Stony Plain.	1904	32	.. ...	32	5	
"	Edmonton—St-Albert..............	1887	9	...	9	1	
"	St-Albert—Qui Barre—Alexandre......	1902	25	....	25	3	
"	Andrew, ceinture.........	1904	10	....	10	1	
"	Lamont, ceinture	1910	7	......	7	1	
"	Saddle Lake—Ecole industrielle.... ...	1900	6½	......	6½	1	
"	Grouard—High Prairie................	1912	25	......	25	12	
"	High Prairie—Prairie River...........	1913–14	13½	......	13½	2	
	Réseau de la Colombie-Britannique—						
Colombie-Brit ..	Kamloops—Vernon-Penticton.	1899–11	467½	1½	471	54	
" .	Kamloops—Mount Olie	1908-10-15	84	.....	84	19	
" .	Kamloops—Savona	1913	27	......	27	5	
" .	Kamloops—Barnhart Vale—Rose Hill ..	1911	14	......	14	4	
" .	Kamloops—Notch Hill—Revelstoke.....	1914–15	204½	1½	207	31	
" .	Fairview—Midway.......	1914	93	....	93	12	
" .	Whitemans Creek—Kelowna......	1914	29	1	30	7	
" .	Nelson—Trail	1914	61	....	61	15	
" .	Proctor—Sirdar—Creston...............	1914–16	87¼	2¾	90	16	83,012
" .	Nakusp—Edgewood..	1912	59	1	60	15	
" .	Golden—Windermere	1901	90	.. ...	90	25	
" .	Hefley Creek—Upper Louis Creek......	1916	29	.....	29	11	
" .	Deer Park—Reneta....................	1916	24¼	¾	25	10	
" .	Merritt—Mammette Lake—Camford....	1916	30	......	30	7	
" .	Kamloops—Goose Lake..........	1916	14	......	14	3	
" .	Enderby—Vernon......................	1916	26	.....	26	2	
	A reporter...............	....	7,228½	262¼	7,490¾	741	257,846

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Fin.*

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Longueur. Câbles.	Longueur. Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles	nœuds			
	Report.	. . . .	7,228½	262¼	7,490¾	741	257,846
Ile Vancouver. .	Victoria—Bamfield.	1891	169	. . .	169	15	
" . .	Alberni—Bamfield	1899	53	. . . . . .	53	2	
" . .	Alberni—Clayoquot.	1902	95¼	2¼	97½	6	
" . .	Clayoquot—Nootka	1913	62½	12¼	74¾	8	
" . .	Clayoquot, embranchement.	1913	1	½	1½	2	
" . .	Toquart—Sechart	1907	7½	2	9½	2	
" . .	Tofino--Mosquito Harbour, Bear River }						
" . .	Clayoquot Sound—Ile Leonard, phare. }	1911–14	55	3¾	58¾	. . . . .	
" . .	Nanaïmo—Comox—Campbell River	1893–08	118	. . .	118	9	
" . .	Parksville—Embranchement Alberni. . . .	1895	30	. . . .	30	1	
" . .	Comox—Cap Lazo, embranchement.	1910	6	. . . . .	6	1	
" . .	Union Bay—Denman et Iles Hornby	1907	21	2	23	5	112,906
" . .	Nanaïmo—Ile Gabriola	1909	16	¾	16¾	5	
" . .	Campbell River—Powell River	1910	65¾	13	79¾	11	
" . .	Powell River—Vancouver.	1913	108	12	120	21	
" . .	Campbell River—Hardy Bay.	1914	203¼	4½	207¾	18	
" . .	Vancouver—Squamish	1914	44½	1½	46	6	
" . .	Ile Salt-Spring, ligne de.	1902–14	88	7¼	95¼	23	
" . .	Sidney—Ganges, ligne de	1910	21	2½	23½	5	
" . .	Chemainus—Kuper—Iles Thétis	1912	3½	4	7½	5	
" . .	Saanichton—Ile James.	1912	3½	1	4½	2	
" . .	Sydney, Ile Sydney.	1910	3	3	6	2	
" . .	Embranch. Bamberton Works-Keatings.	1914	0	1	1	1	
Yukon.	Ashcroft—Dawson et frontière.	1899–12	1,777	. . . .	1,777	78	
" . .	Ashcroft—Quesnel (fil local).	1878–87	215	. . .	215	. . . .	
" . .	Embranchement Ashcroft—Lillooet.	1896	67	. . . . . .	67	12	
" . .	" Lillooet—Pioneer	1912	66	. . . .	66	15	
" . .	" Lillooet—Lytton . . .	1913	49½	. . . . . .	49½	12	
" . .	" Ashcroft—Savonas. . . .	1914	40	. . . . . .	40	5	
" . .	Embr. 150-Mile-House—Quesnel Forks. .	1902	89	. . . . .	89	5	
" . .	" 150-Mile-House—Bella-Coola . . .	1912	329	. . . .	329	28	78,045
" . .	" Quesnelle—Barkerville.	1887	61	. . .	61	5	
" . .	" Hazelton—Prince-Rupert.	1901–07	218	. . . . . .	218	22	
" . .	" Terrace—Stewart.	1910–11	174	. . . . .	174	8	
" . .	Ligne de l'île Reine-Charlotte.	1913–14	123	. . . . .	123	13	
" . .	Hootalinqua—Livingstone-Creek, emb. du territoire du Yukon	1907	70	. . . .	70	2	
" . .	Ashcroft—Highland Valley.	1916	30	. . . . . .	30	5	
	Total.	. . . .	11,713¾	336	12,074¾	1,106	448,797

RÉSEAU DES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU DOMINION.

A titre d'intérêt général et en continuation de l'état mentionné l'année dernière, nous donnons ci-après les derniers chiffres en notre possession, démontrant l'étendue des lignes télégraphiques en opération dans tout le Dominion:—

Canada.	Longueur des lignes en milles.				Longueur de fil en milles.				Nombre de bureaux.
	Aérienne.	Souterraine.	Sous-marine.	Total.	Aérien.	Souterrain.	Sous-marin.	Total.	
1917-18.	Ligne sur poteaux								
Great North Western Telegraph Co	10,064	7	13	10,084	31,357	192	78	31,627	
Canadian Pacific Telegraph Co....	14,007	23	95	14,735	106,143	820	227	107,190	1,519
Lignes de l'Etat	11,713¾	....	336	11,047¼	11,711¾	....	336	12,047¾	1,106
Grand Trunk Pacific Telegraph..................	5,279	1	1	5,279	19,525	18·25	2·19	19,545	279

RECETTES ET DÉPENSES.

On trouvera au tableau qui suit l'état des recettes et des dépenses de chacune des lignes des divers districts dont il a été fait mention:—

1917-1918.	Dépense.	Revenu.
	$	$
Golfe Saint-Laurent et les Provinces maritimes:—		
Anticosti, ligne de l'île d'....................................	9,267 02	1,521 99
Baie de Fundy, lignes de la....................................	3,207 45	1,188 42
Cap-Breton, lignes de....................................	37,251 19	5,856 76
Cap Ray (subside)	250 00	
Escuminac, ligne de....................................	2,168 78	869 96
Pointe-au-Père, agence....................................	750 00	
Iles-aux-Coudres....................................	200 00	
Iles-de-la-Madeleine....................................	5,148 60	2,439 67
Côte Nord à l'est de Bersimis....................................	48,674 63	8,727 41
Côte Nord à l'ouest de Bersimis....................................	21,193 03	2,386 30
Ile d'Orléans, téléphone	1,840 25	569 45
Réseau de la quarantaine....................................	4,822 51	118 05
Lignes du comté de Québec....................................	5,244 56	1,279 11
Ile du Prince-Edouard et terre ferme (subsides)....................................	13,873 32	
Vaisseau-câble *Tyrian*—		
Entretien et réparations....................................	57,236 75	
Généralement—		
Golfe et Provinces maritimes....................................	2,741 16	
District de Timiskaming—		
Ligne de téléphone....................................	3,288 92	362 05
Outario—		
Ile Pelée, téléphone....................................	1,574 42	169 85
Lignes des Territoires du Nord-Ouest		
Saskatchewan....................................	59,195 38	8,441 55
Alberta....................................	78,037 55	18,761 95
Colombie-Britannique—		
Terre Ferme....................................	78,488 33	30,257 37
Ile de Vancouver....................................	88,761 90	37,043 14
Yukon—		
Ashcroft—Dawson....................................	219,068 55	85,466 72
Service télégraphique, généralement....................................	703 12	
Total....................................	732,158 47	205,558 75

SERVICE TÉLÉPHONIQUE DES MINISTÈRES.

Jusqu'à la date de ce rapport (1er avril 1918) les raccordements téléphoniques faits avec le bureau central de la compagnie de téléphone Bell, à Ottawa, et imputables au crédit spécial, numéro 1270, se sont élevés à la somme de $56,252.40. Ils se répartissent comme suit pour les divers ministères:—

Ministère.	Nombre de téléphones.		Total.	Coût par année.
	Offices.	Résidences.		
				$ c.
Agriculture	41	12	53	2,755 00
Auditeur général	14	2	16	771 00
Bureau de contrôle des vivres, au Canada, central privé	32	...	32	1,554 00
Recensement	1	...	1	80 00
Commission du Service civil	5	4	9	427 00
Greffier de la Couronne en Chancellerie	1	1	2	85 00
Commission de Conservation	5	1	6	375 00
Douanes	25	4	29	1,217 00
Archives du Dominion	2	2	4	195 00
Police fédérale	16	5	21	850 00
Cour de l'Echiquier	2	1	3	140 06
Affaires extérieures	12	3	15	698 00
Finances	3	6	9	370 00
" central privé	31	...	31	1,650 00
Contrôleur du combustible	2	...	2	95 00
Chambre des Communes	16	1	17	685 00
Immigration et Colonisation	10	3	13	570 00
Affaires des Sauvages	13	2	15	591 00
Revenu de l'Intérieur	15	4	19	793 00
Intérieur	116	10	126	5,584 00
Justice	30	15	54	2,249 56
Travail	5	4	9	445 00
Bibliothèque du Parlement	3	2	5	185 00
Marine	20	7	27	1,160 00
Milice et Défence	18	15	33	1,622 00
" " central privé	234	...	234	9,568 50
Commission des hôpitaux militaires	...	1	1	40 00
Conseil du service militaire, central privé	12	...	12	1,107 40
Mines	22	1	12	1,017 00
" central privé	36	...	23	1,349 00
Gendarmerie à cheval	4	3	36	280 00
Service Naval	25	7	7	1,366 00
Territoires du Nord-Ouest	...	1	32	35 00
Comité du Fonds Patriotique	1	...	1	80 00
Postes	42	9	1	2,092 00
Impression et papeterie	20	11	51	1,283 00
" " central privé	49	...	31	1,143 00
Conseil Privé	12	4	49	702 00
Travaux Publics	68	24	16	4,106 00
Chemins de Fer et Canaux	25	13	92	1,717 00
Rideau Hall	5	6	38	460 00
" ligne privée	...	...	11	123 00
" central privé	18	...	...	1,146 00
Secrétariat d'Etat	14	5	18	856 00
Sénat	15	4	19	812 00
Cour Suprême	2	...	2	80 00
Commerce	13	4	17	750 00
Commission des achats militaires	9	...	9	988 00
	1,073	197	1,270	56,252 40

LIGNES DU CAP-BRETON.

Ces diverses lignes ont fonctionné d'une manière satisfaisante et il y a eu très peu d'interruptions pendant toute l'année. On n'a prolongé aucune des lignes ni fait de changements dans le personnel. Les crédits nécessaires pour le renouvellement des poteaux et les réparations générales ont été votés comme suit:—

North-River-Bridge, ligne de ceinture Pont Marion–Sydney Louisbourg–Mainàdieu	$1,400
Grand-Bras-d'Or–Upper-Kempt-Head Leitches Creek–Sydney	$1,600
McCormicks–Brook-Village et Whycocomagh	$1,600
Gilliesville–Côté sud East-Bay Eskasoni–Grand-Narrows Grand-Narrows–Shenacadie Grand-Bras-d'Or–Englishtown Louisbourg–Gabarus Gabarus–Pont Marion Gabarus–Enon	$3,400

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance des réparateurs généraux des sections respectives.

Les recettes, comparées à celles de l'année précédente, accusent un surplus de $1,218.

BAIE DE FUNDY.

Toutes les lignes aériennes ont fonctionné sans interruptions pendant l'année, sauf dans une section des lignes de Grand-Harbour où six poteaux abattus par une tempête violente du 30 au 31 octobre, avaient été cause d'interruption du service télégraphique; mais les poteaux ont été remis en place avec toute la diligence possible. Il n'y a pas eu d'autres interruptions pendant toute l'année sur ce réseau télégraphique de Flaggs-Cove à Seal-Cove.

Le 11 août, on s'est aperçu que les câbles sous-marins n°s 2 et 1, entre Whale-Cove et Meadow-Brook, et entre Longs-Eddy et Herring-Cove, ne fonctionnaient plus. Le vaisseau *Tyrian* arriva en cet endroit le 8 septembre et l'on constata une rupture sérieuse à Dunn's-Beach, Campobello, sur le câble n° 1 et dans un accouplement en dessous de la hutte du câble. M. McDonald découvrit aussi une autre rupture dans le câble n° 2, à Whale-Cove, au niveau de l'eau haute des grandes marées, où l'armature du câble avait été écrasée, dénudant ainsi la partie intérieure du câble par une déchirure de l'isolateur en caoutchouc; ce câble pourrait fonctionner avec les téléphones, mais seulement pendant quelques minutes en employant le système Morse. La cause de ce désordre est due probablement à l'électrolysation qui s'est produite par le fait que les pêcheurs jetaient sur la grève des déchets de salaison à l'endroit même où le câble passe. Le courant électrique mis alors en action a déterminé la corrosion du cuivre et causé un court-circuit.

Toutes les lignes ont été en bon état jusqu'au 15 décembre, lorsque des interruptions ont eu lieu sur les câbles de Sister-Island–Gannet-Rock, et Duck-Island–Nantucket, causées par la rupture de ces deux câbles. Ces ruptures se sont manifestées, la première à environ trois quarts de mille de Gannet, et la dernière à mi-chemin entre les îles. Le personnel du *Tyrian* a complété les réparations nécessaires à Gannet-Rock, le 1er mars, et celles de Duck-Island, le 27 mars. En même temps on a réparé, vers le 21 mars, le câble entre White-Head et Cheneys-Island, qui s'était brisé.

Après un rapport, en date du 21 janvier, mentionnant que le câble n° 1 entre Longs-Eddy et Herring-Cove était en mauvais état par suite d'un court-circuit prononcé empêchant toute communication, M. McDonald a fait les réparations nécessaires, après avoir trouvé que le point défectueux était dans la hutte du câble à Herring-Cove.

Le vaisseau *Tyrian* a quitté cette région le 27 mars et depuis toutes les lignes par câbles fonctionnent bien.

Les isolateurs auront besoin de quelques réparations sur les lignes aériennes de Seal-Cove, South-Head, et de l'île Big-Wood. Dans le cours de l'été, il faudra aussi renouveler un ou deux poteaux qui sont bien détériorés.

Présentement, toutes les lignes aériennes et les câbles dans ce district sont en bon état.

ÎLES-DE-LA-MADELEINE.

Le réseau des lignes télégraphiques de ces îles comprend le même nombre de milles que l'année dernière; il n'y a pas eu, non plus, de nouveaux bureaux d'installés, sauf les quelques connexions privées suivantes: Dominique Arseneau (agent des pêcheries de Gorden-Pew) a établi une communication avec la maison du Père Turbide, M. Arseneau paie lorsqu'il se sert de la ligne. Une autre boîte a été installée chez MM. Leslie et Cie, qui a acheté l'apapreil de téléphone de M. Ballantyne. MM. Leslie ont une connexion à mon bureau, et la ligne de M. Ballantyne, qui était antérieurement raccordée ici, est actuellement inoccupée; mais l'usage de cette ligne a été accordé à M. F. W. Leslie, qui aura bientôt une connexion avec mon bureau. Une autre connexion privée a été aussi établie avec M. Brasset, sous-agent de la banque Nationale.

Le câble de Meat-Cove s'est brisé le 11 octobre, mais, le 27 octobre, il a été réparé par le personnel du steamer *Tyrian*. Il y a eu une interruption dans le câble de Meat-Cove, le 7 décembre, et elle n'a pas été réparée. Les dépêches ont été transmises par le télégraphe sans fil, mais il est inutile de mentionner qu'un câble relié avec la terre ferme, principalement avec l'Ile-du-Prince-Edouard, serait beaucoup plus avantageux.

Le câble de l'île Bryon a été en parfait état pendant tout le cours de l'année. C'est un immense avantage pour les pêcheurs d'avoir à leur disposition une communication téléphonique qui fonctionne bien, vu que cette île est une des grandes places de pêche de cette région.

La ligne de l'île d'Entrée a été en très bon état jusqu'au temps où il y a eu une interruption causée par une violente tempête de vent, de tonnerre et d'éclairs. On n'a pas encore trouvé le lieu de la rupture de la ligne. Le réparateur général et ses hommes font tout leur possible pour se rendre maîtres de la situation et l'on espère que les communications seront bientôt rétablies.

Malgré les éventualités de la guerre, le trafic augmente, et il se fait deux fois plus d'affaires que dans la première année de la guerre, et les recettes sont le double de ce qu'elles étaient alors.

Il y a actuellement beaucoup de demandes pour de nouvelles connexions avec la ligne principale; ces connexions aditionnelles devront sans doute causer un surcroît d'ouvrage, et comme le présent système est déjà surchargé, il faudra, de toute nécessité, établir un bureau central avec un personnel plus nombreux ayant de meilleurs gages; sans cela on devra limiter le nombre de téléphones, si l'on veut donner satisfaction au public.

ÎLE D'ANTICOSTI.

Depuis le dernier rapport, le nombre de milles de la ligne n'a pas été augmenté. La station de Fox-Bay est encore fermée pendant le mois d'hiver, mais elle communique par téléphone avec le bureau de pointe Heath pendant la saison de la pêche; après cela la transaction des affaires se fait par la ligne télégraphique.

Pendant la dernière saison, avec l'autorisation du ministère, des arrangements ont été faits pour construire quatre nouvelles bâtisses de campement le long de l'île à

l'usage des réparateurs; ces bâtisses sont absolument nécessaires. Le manque de planches convenables pour ces constructions nous a mis dans l'impossibilité de bâtir ces campements. Il est à espérer que le ministère pourra expédier, pendant la présente saison, à la pointe Sud (l'endroit central où seront érigés les campements), les planches nécessaires à leur construction.

On a réparé temporairement les vieilles bâtisses de campement pour abriter les réparateurs pendant l'hiver dernier. Cependant, des châssis, des fenêtres, des portes et des cadres ont été préparés et aussitôt que les planches seront débarquées à la pointe Sud, les menuisiers seront envoyés à cet endroit pour faire les travaux nécessaires à l'érection des campements.

Les tempêtes ont encore causé des avaries à nos poteaux de télégraphe. Un petit nombre a été jeté à la mer et un grand nombre est tombé sur la plage. Je suis heureux de pouvoir déclarer que notre ligne aérienne a été en bon état pendant tout le cours de l'année, à l'exception d'une interruption entre la pointe Heath et la pointe Sud; cette interruption a duré du 23 octobre au 13 novembre.

Le câble entre Gaspé et la pointe Sud-Ouest fonctionne très bien depuis qu'il a été réparé par le personnel du vaisseau-câble *Tyrian*, en mai 1913.

Il y a eu une interruption sur le câble de la côte nord, le 15 octobre 1917, et l'avarie n'est pas encore réparée. Le vaisseau-câble *Tyrian* est venu dons nos parages l'automne dernier, mais le temps défavorable, la grosse mer et l'époque avancée de la saison l'ont forcé à s'en retourner sans qu'il y ait moyen de réparer le câble.

Le nombre des stations de télégraphe est le même que dans mon dernier rapport, c'est-à-dire huit. Il n'y a eu aucun changement dans le personnel.

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE LA CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT.

A l'est de Bersimis.

Cette ligne a fonctionné sans arrêt, les quelques interruptions qui ont eu lieu, ont été en très petit nombre, de peu de durée et d'un caractère local.

Nul changement important n'a été fait dans le personnel des télégraphistes, pendant le cours de l'année. Mademoiselle Mary Chevalier, de Bonne-Espérance est morte en janvier 1917, et a été remplacée par mademoiselle Hella Chevalier.

Le bureau de l'accommodement, à Shelter-Bay, 9 milles à l'est des îles May, a été fermé temporairement, le 10 mai (1917), et le bureau d'accommodement, à Manitou, 3 milles à l'ouest de la Rivière-aux-Graines a été ouvert à nouveau, le 21 octobre 1917.

Dans le mois de septembre 1917, on a construit une nouvelle ligne téléphonique à Natashquan pour établir une communication entre les deux villages de l'endroit, séparés par une distance de cinq milles. En octobre 1917, à Aguanis on a érigé une ligne téléphonique de 1¼ mille sur les poteaux actuels pour accommoder les personnes qui résident sur le côté ouest de la rivière.

A l'ouest de Bersimis.

On a fait des réparations générales sur tout le parcours de cette division, les différentes lignes ont fonctionné d'une manière satisfaisante. La ligne comprend le même nombre de milles que l'année précédente et il n'y a pas eu de changements dans le personnel. Les recettes ont quelque peu augmenté, si on les compare avec celles de l'année précédente.

LIGNES DU COMTÉ DE QUÉBEC.

Le revenu de ces lignes a été de 40 pour 100 plus élevé que celui de l'année dernière. Le tout a fonctionné d'une manière satisfaisante et maintenu en parfait état.

LIGNES DE LA QUARANTAINE.

Comme dans les années précédentes, plusieurs de nos câbles ont été brisés par les glaces ou autrement.

Le câble entre l'Ile-aux-Grues et Montmagny a été levé le 15 novembre 1916, posé à nouveau, le 11 mai 1917, et a bien fonctionné pendant toute la saison.

Après la réception d'instructions spéciales, on a pris les moyens nécessaires pour lever ce câble, le 26 novembre 1917. Mais les conditions de la température ont rendu la chose impossible, et c'est après de grandes difficultés à travers les glaces que les bateaux et le remorqueur ont pu se rendre au quai de Saint-François où ils sont restés pendant l'hiver. Le 27 novembre, le câble a été emporté par une bouée à gaz partie à la dérive avec les glaces.

Le câble entre la Grosse-Ile et l'île Sainte-Marguerite, qui avait été brisé en décembre 1916, a été réparé en mai 1917. Le câble entre l'Ile-aux-Réaux et la Grosse-Ile s'est rompu le 22 décembre 1916; comme il avait été endommagé sur toute sa longueur, il a fallu le rouler sur un dévidoir, et après l'avoir réparé le mieux possible on l'a remis en place le 19 mai.

Le 22 décembre 1916, il y a une rupture dans le câble entre Saint-François et l'Ile-aux-Réaux, ce câble a été réparé, renouvelé sur une longueur de 300 pieds et posé à nouveau dans le cours du mois de mai.

Le 5 janvier 1917, on a constaté une rupture dans un des câbles du téléphone de l'Ange-Gardien. Les réparations nécessaires ont été faites au mois de mai, et 150 pieds de câble neuf ont été ajoutés près de l'Ange-Gardien. Le 18 novembre, on a commencé à construire le prolongement de la ligne téléphonique entre l'Ile-d'Orléans et la Grosse-Ile; deux câbles de réserve ont été placés au nord et au sud de l'Ile-aux-Réaux et un deuxième fil a été fixé sur les poteaux de la ligne de l'Ile-aux-Réaux, complétant ainsi le circuit de la Grosse-Ile où l'on a fait une connexion avec le câble de l'Ile-aux-Grues.

Pendant les mois de juillet et d'août, 75 poteaux neufs en cèdre ont été plantés sur la section de la ligne de Sainte-Famille et à l'est du bureau de Saint-Jean pour remplacer ceux qui avaient été brisés pendant une tempête de pluie et de neige dans le cours du mois de mars.

En avril, la ligne militaire a été prolongée depuis la baie de Maheux jusqu'au quai de Saint-Laurent; cette ligne est sous le contrôle du ministère du Service Naval.

Au 1er juin, l'agence du bureau de Sainte-Famille a été tranférée à M. Joseph Prémont, M. Nap. Pichette ayant donné sa démission.

ÎLE PELÉE.

1. *Câble.*—Pendant les travaux de réparations exécutés au mois de juin 1917, ou a trouvé que le câble avait été endommagé, mais non rupturé, par les glaces à environ huit milles de la terre ferme, dans une profondeur d'eau de cinquante pieds. Ce câble a ensuite bien fonctionné jusqu'au 24 octobre lorsqu'il fut encore avarié par les vaisseaux naviguant dans cette région; il a été définitivement réparé le 12 novembre. Une tempête très violente ayant surgi dans ces parages, le 9 décembre, on s'aperçut que le câble ne fonctionnait plus. Probablement le câble aura été rompu par les ancres de quelques vaisseaux qui auront mouillé dans cet endroit. Après avoir reçu des instructions du ministère, je me suis préparé à faire les réparations requises aussitôt que la glace et la température le permettront.

2. *Embranchement de la Pointe Pelée.*—Pendant le mois de décembre 1917, le système de téléphone municipal Mersea a été raccordé à cet embranchement par l'intermédiaire des fils de la compagnie de téléphone Bell, à Leamington.

LIGNES DU NORD-OUEST, SASKATCHEWAN.

En comparaison des années précédentes, il y a eu une amélioration notable dans l'entretien de ces lignes, ce qui est dû en partie au grand intérêt apporté dans leur travail par tous les agents et la plupart des réparateurs, ainsi qu'à la dynamo du C.P.R. à Saskatoon, qui a été d'une grande efficacité pour obtenir un si bon résultat.

Il y a eu quelques interruptions sur la ligne de ceinture de Saskatoon, mais beaucoup moins fréquentes et moins longues que par le passé.

Sur la ligne Moosejaw–Wood Mountain, on a constaté des interruptions fréquentes pendant le mois de mars, mais en général les affaires ont été très satisfaisantes, surtout si l'on considère l'état actuel des choses.

Transfert de la ligne sur le chemin public.—La somme de $5,000 a été autorisée pour opérer le transport de la ligne sur le chemin public; de ce montant on a dépensé $2,662.88 pour transporter la ligne sur une distance d'environ 15 milles dans le voisinage de Eagle Creek. Ces travaux ont été exécutés dans la dernière partie du mois de novembre. Comme la neige couvrait le sol, les dépenses ont été un peu plus élevées.

Réparations et améliorations.—On a fait en plusieurs endroits des réparations et des améliorations considérables aux bâtisses. Du montant de $2,400, autorisé à cet effet, la somme de $1,984 a été dépensée comme suit: Green Lake, $100; Onion Lake, $300; Glaslyn, $349.22; Willow Bunch, $87.75, et Battleford, $1,147. De ce dernier montant, $797 ont servi à la construction d'un bureau pour le surintendant de district, et la balance a été employée à peinturer toutes les bâtisses qui se trouvent sur la propriété.

Ligne Wood Monutain, pose de poteaux neufs.—Un montant de $5,000 a été voté pour la pose des poteaux neufs sur la ligne entre Wood Mountain et Willow Bunch; sur ce montant on a dépensé la somme de $4,681.65; mais cette somme n'a suffi qu'à se procurer les poteaux et les distribuer sur les lieux. Il faudra encore un autre crédit pour compléter l'ouvrage.

Achèvement de la ligne Battleford et Ile-la-Crosse.—Du montant de $1,600 voté à cet effet, il a été dépensé une somme de $811.71 pour compléter la ligne dans le village.

Tous les grands poteaux ont été érigés et toutes les autres choses ont été disposées prêtes à être mise en œuvre; il ne reste plus qu'à fixer le fil qui traverse les rivières. Le fil, les isolateurs et les consoles ayant été apportés trop tard pour être mis à bord des derniers bâteaux de fret pour le Nord, on a été obligé de retarder l'ouvrage final et d'attendre que les rivières soient ouvertes à la navigation.

Ligne de ceinture de Saskatoon.—Il a été impossible de construire la ligne de ceinture de Saskatoon à cause de l'époque avancée de la saison lorsque le montant d'argent nécessaire a été autorisé.

ALBERTA.

Le nombre de milles de la ligne n'a pas été augmenté.

On a fait les réparations générales ordinaires, et les diverses lignes ont fonctionné d'une manière satisfaisante.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Terre ferme.

Les affaires ont été très satisfaisantes, quoique les recettes n'aient pas été aussi considérables que celles de l'année dernière. On a expédié 83,013 messages et reçu 80,568 messages, donnant un revenu total de $30,270.53. Ce résultat est bien satisfaisant, si

l'on tient compte que pendant l'année nous avons fermé douze bureaux de téléphone entre Enderly et Vernon, Vernon et Penticton dans la vallée d'Okanagan, conformément à la convention faite avec la compagnie de téléphone d'Okanagan, en avril 1917.

Dans le cours de l'année on a construit trente-un milles de lignes nouvelles. Il reste à poser des poteaux sur une distance de quatorze milles le long des lacs Arrow; ces poteaux ont été achetés et livrés pendant l'exercice de 1917-18. Comme le montant voté n'a été mis à notre disposition qu'au mois d'octobre, cet ouvrage n'a pu être complété, d'autant plus que l'hiver est bien hâtif dans cette section; on a dû suspendre les travaux en décembre.

Sur la ligne de Waneta-Pend'Oreille, le fil n'a pu être posé sur une longueur de quatorze milles, ce fil n'était pas encore arrivé à destination, l'automne dernier. Aussitôt que le fil sera livré et que la balance du crédit sera disponible, cet ouvrage sera complété.

On a renouvelé les poteaux sur une distance de trente-trois milles, et les poteaux le long de la ligne ont été replantés sur une longueur de cinquante-deux milles.

KAMLOOPS À LA SECTION DE KAMLOOPS—464 MILLES.

(VIA NICOLA-PENTICTON ET VERNON).

La ligne depuis Kamloops jusqu'à Merritt, 61 milles, est en bon état, et les réparateurs n'ont eu que très peu à faire; des réparations considérables ayant été faites en 1916-17. Aux bureaux principaux de Merritt et de Nicola, on a fait des réparations et des améliorations pour répondre aux exigences du service. La ligne entre Merritt et Princeton, 76 milles, aurait dû être reconstruite complètement, mais les sommes nécessaires nous étant parvenues à une période trop avancée de la saison, on n'a pu que renouveler les poteaux de la ligne entre Princeton et Otter Valley, soit une distance de dix-neuf milles. Il faudra reconstruire le reste de cette section pendant la présente année à cause du très mauvais état de la ligne sur poteaux. Les vieux poteaux ont été replantés deux fois déjà, et comme ils n'avaient en premier lieu que vingt-cinq pieds de longueur, ils sont maintenant trop courts pour être employés à nouveau. A Princeton, plusieurs améliorations et agrandissements ont été faits au bureau principal de cet endroit afin d'accommoder le trafic local. A Copper Mountain, à 14 milles au sud de Princeton, un bureau principal a été installé pendant le cours de l'année, il y a dix-sept abonnés, et une paire de fils supplémentaires a été fixée entre Copper Mountain et Princeton pour l'usage local. Les affaires ont été très satisfaisantes à Princeton et à Copper Mountain.

La section entre Princeton et Penticton est en parfait état, le tout ayant été reconstruit en 1916-17.

A Keremeos, on a fait pendant l'année un prolongement de la ligne jusqu'à Similkameen—dix milles; des améliorations locales ont été faites au bureau principal de Keremeos.

Pendant le cours de l'année, la ligne entre Vernon et Kelorona, a été inspectée et réparée dans toute sa longueur. Tous les poteaux encore utilisables ont été replantés et des poteaux neufs ont été placés là où c'était nécessaire. L'embranchement de trois milles gagnant au quai d'Okanagan, ainsi que celui de deux milles gagnant à Okanagan-Centre, et un autre embranchement de trois milles se rendant à Okanagan Mission, ont été démolis et on a employé les poteaux pour reconstruire la ligne principale. Les bureaux par commission ont été fermés à ces trois endroits, vu que la compagnie de téléphone d'Okanagan est capable de leur donner tout le service requis, et on fait actuellement la connexion avec le réseau des fils du gouvernement pour les messages entre Vernon et les trois places ci-dessus mentionnées.

SECTION KAMLOOPS—MONT ÉLIE.

Thompson-Nord, 86 milles.

La transaction des affaires dans les bureaux de cette section a été excellente. Au mois de septembre, une tempête très violente a ravagé une partie de la ligne près de Louis Creek et les poteaux ont été renversés sur une distance de trois milles. Les réparations nécessaires ont été faites avec toute la diligence possible et, à part de cet accident, on n'a eu besoin de faire que les réparations ordinaires. L'année prochaine, il faudra réparer toute la partie supérieure de cette ligne entre Barrière et Chu-Chua, les poteaux devront être replantés.

SECTION HEFFLY-CREEK—UPPER-LOUIS-CREEK—37 MILLES.

Dans le cours de l'année, on a prolongé cette ligne jusqu'à Sullevan-Valley (un embranchement de six milles) et aussi jusqu'à la cabine de la division forestière du gouvernement fédéral. Plusieurs bureaux additionnels ont été ouverts pendant l'année. Le seul inconvénient que nous avons eu à subir sur cette section a été la chute des arbres par le vent; et comme la ligne passe dans le bois pour une longue distance, il y avait des réparations à faire à chaque tempête de vent.

SECTION ENTRE KAMLOOPS ET SAVONA—28 MILLES.

Comme cette section passe dans une région tout à fait déboisée dans presque tout son parcours, les réparateurs ont eu peu d'ouvrage et la ligne a fonctionné d'une manière très satisfaisante. Une connexion est faite à Cornwalls avec la ligne de la division forestière du Dominion de Green-Mountain.

SECTION KAMLOOPS—GOOSE-LAKE—14 MILLES.

Il y a une connexion importante au bureau de Goose-Lake avec la ligne de la division forestière du Dominion jusqu'à Fish-Lake, où nous avons installé un bureau. Cette ligne est en bon état, elle a été récemment construite, en 1916. Les colons établis au sud de Goose-Lake ont bien hâte de voir cette ligne se continuer jusqu'au district de Long-Lake. Une demande a été faite pour la construction de ce prolongement dans le cours de la présente année, si c'est possible.

SECTION KAMLOOPS—ROSE-HILL—14 MILLES.

L'année dernière, tous les poteaux de cette ligne ont été replantés et renforcés avec des étais; le tout est en bon état.

SECTION KAMLOOPS—REVELSTOKE—218 MILLES.

(Via Chase, Salmon-Arm et Sicamons.)

Cette section est une des plus difficiles à entretenir de tout le réseau télégraphique. Après avoir laissé Chase elle suit un chemin sur le côté nord de Shuswap-Lake jusqu'à Celista, traverse ensuite le lac au moyen d'un câble sous-marin jusqu'à Sorrento. Après Enderby, il n'y a qu'une petite partie de cette section qui longe le chemin de voiture. On a eu à lutter contre un grand nombre d'avalanches entre Taft et Revel-

stoke, mais malgré toutes ces difficultés les interruptions sérieuses ont été peu nombreuses et de peu de durée. Pour obtenir un service de première classe entre Kamloops et Revelstoke, il serait nécessaire de prolonger le circuit métallique depuis Malakwa jusqu'à Sicamons, afin de pouvoir surmonter l'induction intense télégraphique qui est lancée sur notre ligne isolée par les circuits de la ligne télégraphique du Pacifique-Canadien. Dans le cours de l'année dernière nous avons pu construire un circuit métallique depuis Revelstoke jusqu'à Malakwa, et il s'est produit une grande amélioration. Il est à espérer que pendant la présente année nous pourrons le continuer jusqu'à Sicamons. L'automne dernier, on a posé des poteaux de cèdre de 30 pieds le long de la section située sur le côté est de Mara-Lake, et les fils ont été enlevés des arbres sur lesquels la ligne avait été construite en 1915; alors il n'y avait pas de chemin, mais depuis un chemin a été construit.

SECTION WHITEMAN-CREEK—30 MILLES.

Cette ligne d'embranchement, située du côté ouest du lac Okanagan, est reliée au réseau principal à Kelowna. Elle a été un grand avantage pour les cultivateurs de fruits et les expéditeurs de toute sorte résidant sur cette rive du lac, vu que le service postal ne peut se faire que par bateaux.

SECTION PENTICTON—MIDWAY—93 MILLES.

(Via Osoyoos.)

Cette section part du sud de Penticton et se continue jusqu'à Osoyoos situé à la limite de la frontière, où elle se relie aux lignes P. T. & T. qui gagnent dans l'Etat de Washington. A Midway, il y a connexion avec les lignes *B. C. Telephone Co.* qui se rendent jusqu'à Kootenay. Pendant l'année il y a eu une augmentation notable des affaires transigées dans les bureaux de cette ligne.

SECTION MERRITT—MAMETTE-LAKE—3 MILLES.

Ce prolongement de ligne, qui comprend l'embranchement Canford, a été construit à partir de Merritt jusqu'au ranche de Steffen en 1916-17. Dans le cours de l'année dernière on l'a complété jusqu'au bureau de poste de Mamette-Lake. Trois autres bureaux ont été ajoutés. Cette ligne fait la desserte d'un district très florissant et met les colons en communication avec Merritt et d'autres places importantes.

SECTION NELSON-TRAIL—61 MILLES.

Cette ligne est un embranchement d'une grande importance au sud de Nelson; elle passe dans un district réputé par son commerce de bois et ses terrains miniers jusqu'à Trail. Elle est aussi d'une très grande utilité par le fait qu'elle fait communiquer les différents bureaux intermédiaires avec le système *B.C. Telephone Co.* Le trafic a été très florissant pendant le cours de l'année. L'automne dernier, on a construit un prolongement de 14 milles à partir de Waneta et gagnant à l'est jusqu'à Pend-d'Oreille Valley, mais le fil n'a pu arriver au temps voulu, il a été impossible d'ouvrir de nouveaux bureaux. Aussitôt que cet ouvrage sera complété il y aura cinq bureaux en plus, et les recettes devront augmenter considérablement.

SECTION PROCTOR-CRESTON-YAHK—90 MILLES.

Dans le cours de l'année, cette ligne a été complétée jusqu'à Yahk, où elle se relie à la ligne *Kootenay Telephone Company,* faisant ainsi communiquer ensemble les dis-

tricts de Nelson et de Cranbrook. Cinq bureaux nouveaux ont été ouverts. Toute la ligne, depuis Proctor jusqu'à Yahk, est en bon état et le revenu est assez rémunératif, si l'on considère que les colons sont bien dispersés dans le district situé le long du lac Kootenay entre Proctor et Creston.

SECTION ARROW-LAKES—85 MILLES.

La ligne qui longe les lacs Arrow depuis Nakush jusqu'à Edgewood, a été construite en 1913, et celle qui part de Castlegar pour se rendre à Deer-Park a été construite en 1916-17. Ce réseau a été aussi complété depuis Deer-Park jusqu'à Renata, en juin dernier, et des bureaux ont été ouverts à ces endroits.

L'automne dernier, on a commencé la construction d'une ligne intermédiaire entre Edgewood et Renata, soit une longueur de vingt-neuf milles, mais quinze milles de ligne sur poteaux ont été seulement complétés; parce que l'ouvrage n'a pu être commencé que tard en octobre, le montant d'argent requis ne se trouvant pas disponible avant cette époque. Le reste de la ligne sera complété dans le cours de la présente année, et l'on reliera ensemble deux sections importantes de notre réseau, et donnera une communication directe à tous les bureaux intermédiaires depuis Nakush jusqu'à Neleson et dans tout le district. Dans un district comme celui d'Arrow-Lake, le téléphone est presque une nécessité, vu que les seuls moyens de communication sont la navigation par bateau à vapeur. Dans ces endroits, les lacs sont gelés pendant des semaines durant l'hiver, et s'il n'y avait pas de lignes téléphoniques les habitants seraient complètement isolés.

GOLDEN-WINDERMERE.

Des taux nouveaux ont été établis en juin dernier pour le téléphone et le télégraphe dans tous les districts, et ces taux ont été adoptés par le ministère. Les taux du téléphone sont basés sur le nombre de milles de la ligne aérienne et un minimum de trois minutes de conversation avec un minimum de 20 cents par conversation; on charge 5 cents pour chaque minute additionnelle pour une distance jusqu'à vingt-quatre milles; pour vingt-cinq milles, 25 cents, et pour chaque sept milles en sus de vingt-cinq milles on ajoutera 5 cents pour chaque dix milles. Ceci constitue un taux raisonnable, et c'est le même que celui qui a été adopté par la *Okanagan Telephone Company*; de sorte qu'il n'y a pas de conflit au sujet des taux entre les deux compagnies qui sont en rapport constant pour la transaction des affaires, vu qu'il se fait un transfert considérable.

ÎLE DE VANCOUVER.

Il y a eu dans le revenu une augmentation de 30 pour cent sur celui de l'année dernière. On n'a pas construit de nouvelles lignes.

YUKON.

L'ouvrage sur les réseaux de ce territoire a consisté en réparations et inspections ordinaires des lignes. Pas de nouvelles lignes.

VAISSEAU-CÂBLE "TYRIAN", OPÉRATIONS EN 1917-18.

Date.	*Câble en eau profonde.*	Nœuds.	Nœuds.
1917.			
1er avril......	Câble en main, vieux câble, 5.50 nœuds, câble neuf, 7.50 nœuds........	....	13.
2 "	Posé à l'île Whitehead..........	0.05	
9 "	Herring Bay..........	0.28	
16 "	Duck Island, Nantucket..........	1.11	
18 août.......	Posé à Port Hood..........	0.17	
30 "	Posé à Harrington..........	2.89	
13 sept.......	Posé à Whale Cove—Meadowbrook..........	0 10	
27 oct.......	Posé à Meat Cove—Old Harry..........	0.06	
13 nov.......	Posé à Long Point..........	1.21	
1918.			
28 fév.......	Posé à Gannet Rock..........	0.20	
16 mars.......	Posé à Eastport—Owens Head..........	0 46	
21 "	Posé à Johnston's Cove—Deer Island..........	0 58	
30 "	Posé à Seal Island (Ile aux Loups-marins)..........	0.04	
31 "	Posé à l'Ile Coffin..........	0.41	
	Câble en main..........	....	5.34

Date.	*Câble d'atterrissement.*	Nœuds.	Nœuds.
1er avril.....	Câble en main..........	....	1.38
27 oct.......	Posé à Meat Cove, S.-E..........	0.05	
16 mars.......	Câble relevé à Eastport—Owen's Head..........	....	0.13
27 "	Câble posé au chenal Lubec..........	0.13	
1er avril......	Câble en main..........	....	1.33

Câble à quatre âmes.

	Câble en main..........	....	1.19

Câble à deux âmes.

	Câble en main..........	....	1.50

RAPPORT DU PERCEPTEUR DES REVENUS

PAR E. T. SMITH.

La diminution considérable des revenus provenant des travaux publics et perçus par le présent bureau, pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1918, mérite une explication. Le revenu provenant des glissoirs et des estacades a été de $40,122.87 de moins que l'année précédente. En 1916-17, les ouvrages sur la rivière Saint-Maurice ont rapporté $80,150.45. Le 18 février 1917, ces mêmes ouvrages ont été loués pour $1 par année à la *St Maurice River Boom and Driving Association* de Trois-Rivières; cette compagnie s'engageant à mettre les dits ouvrages en opération et les entretenir, à collecter les impôts établis par un arrêté du conseil et à payer au gouvernement tout surplus du revenu excédant les dépenses mentionnées. A la fin de l'exercice financier, la compagnie, par son état de comptes, s'est trouvée à devoir au gouvernement la somme de $30,910.33 pour l'année 1917-18, laissant apparemment $49,240.12 de déficit. Mais il ne faut pas oublier que le montant de $30,910.33 était le revenu net après que toutes les dépenses d'entretien, etc., furent payées, tandis que dans les années précédentes nous montrions seulement les recettes brutes, sans faire aucune déduction pour le coût des opérations. Cependant, la compagnie prétend que nous n'avons pas droit à ce montant de $30,910.33 parce qu'elle a construit certains ouvrages qui lui ont coûté $20,073.25. D'un autre côté, une des conditions du bail comporte que toutes additions ou améliorations des travaux faites par la compagnie, devront préalablement avoir été approuvées par l'honorable ministre des Travaux publics. La cause en litige repose entièrement sur cette condition, vu que les travaux pour lesquels la dite compagnie veut s'approprier le montant de $20,073.25 ci-dessus mentionné, ont été exécutés malgré qu'elle ait été avertie que ces déboursés ne seraient pas déduits des droits qui seraient perçus. Il est à propos de mentionner dans le présent rapport qu'en 1916-17 nous avions eu un surplus de $28,189.26, et que dans l'année précédente le surplus avait été de $19,812.10. Le surplus plus considérable durant l'exercice de 1917-18 est dû à ce que la dépense pour les réparations a été bien minime, vu le bon état des ouvrages.

Partout, sauf dans le district du Saint-Maurice, où la masse du bois est employé à la confection de la pulpe et du papier, il n'est pas surprenant que le revenu des glissoirs et des estacades aient diminué, en comparaison des deux dernières années, si l'on considère la grande difficulté que tout le monde a eue pour se procurer la main-d'œuvre nécessaire à la production du bois et au flottage des billots dans les cours d'eau. Les compagnies privées possédant des estacades ont été obligées d'augmenter leur taux d'une manière extraordinaire afin d'équilibrer leurs dépenses. Malheureusement, nous ne sommes pas dans la même position, parce que nos taux sont fixes; et comme ça n'a jamais été la coutume de proclamer dans le présent rapport le coût réel des opérations aussi bien que celui du revenu lorsqu'on a eu des années d'abondance avec de gros profits, de même nous devons agir dans la considération des pertes causées par les éventualités de la guerre pendant les quatre dernières années. Plusieurs grandes compagnies ont abandonné complètement les affaires pendant cette période parce qu'elles n'ont pu se procurer une main-d'œuvre satisfaisante même en étant prêtes à donner les gages élevés et en payant pour leur approvisionnement les prix exorbitants qui ont prévalu durant le temps de la guerre.

Relativement aux montants des loyers et des ventes, il y a eu un déficit de $64,-858.92, mais les perceptions ont augmenté de $11,476.07. Cette augmentation est due

aux montants considérables reçus en paiement final des propriétés expropriées dans la cité d'Ottawa. La cause du déficit ci-dessus mentionné s'explique principalement par le fait que les propriétés, qui donnaient auparavant de gros revenus, ont été prises pour l'usage du gouvernement, et aussi par le fait que dans l'année précédente le montant, payé en règlement final pour ces propriétés expropriées, représentait une grosse somme d'argent.

Il est ci-après mentionné un compte rendu bien court des revenus perçus par le présent bureau:

Pendant l'exercice financier de 1917-18, les revenus provenant des travaux publics accusent une diminution de $103,416.01, le montant perçu étant de $188,900.10, tandis que dans l'année précédente il avait été de $292,316.11. Les perceptions ont aussi diminué de $67,912.39, la somme collectée étant de $188,877.18, tandis que pendant l'année précédente elles avaient été de $256,789.57.

Les droits provenant des glissoirs et des estacades ont été de $57,073.14, ou $40,122.87 de moins que pendant l'année expirée le 31 mars 1917. Les perceptions se sont montées à $26,187.92, ou $70,054.24 de moins que pour l'année précédente. Les revenus non encore payés provenant des glissoirs et des estacades sont de $30,885.22 plus élevés qu'en 1916-17.

Les bassins de radoub ont donné un revenu de $56,484.16, ou $1,565.78 de plus qu'en 1916-17.

Les ventes et les loyers ont produit la somme de $106,205.10, ou $11,476.07 de plus que l'année précédente.

Les détails des différentes sources du revenu sont donnés ci-après sous leurs titres respectifs.

GLISSOIRS ET ESTACADES.

DISTRICT D'OTTAWA.

Les droits perçus ont été de $25,877.65, ou $9,826.68 de plus qu'en 1916-17. Le nombre de pièces de bois de sciage qui ont passé par ces ouvrages a été de 3,575,739, ou 1,059,364 pièces de plus que l'année précédente. Il n'y a pas eu de bois équarri. Tous les impôts dus pendant l'année ont été collectés. Des redevances accumulées depuis le 1er juillet 1889, époque à laquelle le ministère prit charge de la perception, il reste à recevoir la somme de $9,161.61. Des redevances accumulées avant le 1er juillet 1889, il reste encore à percevoir $56,805.65, qui devraient être biffés.

Etat de compte du district d'Ottawa:

Droits imposés durant l'année finissant le 31 mars 1918	$25,877 65
Droits non payés le 31 mars 1917	9,200 46
	$35,078 11
Droits perçus	25,916 50
Impôts en souffrance le 31 mars 1918	$ 9,161 61

Cette balance est composée comme suit:

Droits accrus en 1889-90	$ 6,903 05
" " 1890-91	28 42
" " 1892-93	379 80
" " 1896-97	196 71
" " 1903-04	637 37
" " 1911-12	723 63
" " 1912-13	251 15
" " 1913-14	25 31
" " 1914-15	16 17
	$ 9,161 61

Impôts en souffrance avant le 1er juillet 1889, alors que le ministère prit charge de la perception, $56,805.65.

Etats en détail des opérations de l'année.

N° 1.—Etat du nombre de pièces de bois équarri, de billots, etc., passés par les glissoirs et estacades de la région de l'Ottawa pendant l'exercice terminé le 31 mars 1918.

N° 2.—Etat des droits provenant des glissoirs et estacades de la région de l'Ottawa pendant l'exercice terminé le 31 mars 1918.

A l'exception de deux montants s'élevant à $1,044.68, tout le revenu des glissoirs et estacades de l'Ottawa a été perçu depuis que j'ai pris charge en 1889, sauf ce qui aurait dû être biffé il y a longtemps ou quelques item en litige qui devraient être abandonnés.

Le nombre de pièces de bois de sciage passées dans ces divers ouvrages pendant l'année dernière a été de 1,059,364 de plus que pendant l'année précédente; d'un autre côté, il est passé 8,862.32 cordes de bois de pulpe de moins qu'en 1916-17.

DISTRICT DE SAINT-MAURICE.

Le revenu provenant de ce district a été de $30,910.33, ou $49,240.12 de moins qu'en 1916-17. L'écart apparent entre la diminution du revenu et la grande quantité de billots, qui ont passé par les glissoirs et estacades de ce district, est expliqué au commencement de ce rapport. A l'exception d'un item de $3,709.62 formant le montant des perceptions en 1909-10, et qui nous est contesté, tous les droits prélevés dans ce district ont été perçus, jusqu'à la présente année, depuis que j'en ai pris charge en 1892. L'année actuellement en revue se trouve aussi parmi les exceptions puisqu'on nous conteste le montant de $30,910.33, ci-dessus mentionné.

Le montant en souffrance des droits non payés avant le 1er juillet 1892 n'a pas changé, savoir: $14,481.49.

La quantité de pièces de bois de toutes les sortes, qui ont passé dans les ouvrages, comprend 10,658,533 billots et de bois de pulpe, soit 186,542 pièces de moins que l'année précédente.

DISTRICT DE NEWCASTLE.

Les droits provenant de ce district se montent à $8.74, ou $489.35 de moins que l'année dernière; tous ont été perçus complètement.

Le total des impôts en souffrance jusqu'au 31 mars 1918 forme un montant de $3,565.63, dont $3,521.19 devraient être biffés suivant un jugement rendu par la cour de l'Echiquier. La balance de $35.70, devrait être aussi abandonnée puisque le débiteur était un homme complètement insolvable lors de son décès.

DISTRICT DU SAGUENAY.

Le revenu de ce district, au cours de l'exercice terminé le 31 mars dernier, s'est élevé au chiffre de $276.42. Le tout a été payé à l'exception de $20; le montant des recettes a été de $276.42 moindre qu'en 1916-17.

BASSINS DE RADOUB.

BASSINS DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Le revenu provenant de cet ouvrage a été de $15,541.65, ou $1,930.43 de moins que l'année précédente (voir l'état n° 3). Le bassin a été occupé pendant 109 jours dans

le cours de l'exercice financier; sur ce nombre il y a 27 jours pris pour des vaisseaux de Sa Majesté et du gouvernement canadien.

Le nombre total des navires qui sont entrés dans le bassin, a été de 19, ce qui représente un tonnage de 52,550 tonneaux.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

Le revenu provenant de ce bassin a été de $3,013.04 de plus que durant l'exercice de 1916-17, soit $29,228.15 (voir l'état n° 4). Pendant la saison de la navigation, le bassin a été occupé pendant 180 jours par 20 vaisseaux jaugeant un tonnage total de 41,665 tonneaux.

Pendant l'hiver de 1917-18, le steamer *John S. Thorn* et la drague *Fruhling* ont été gardés dans le bassin.

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

Le 1er mai 1910, la *Kingston Shipbuilding Co.* a pris possession de ce bassin, comme locataire, à un loyer de $10,000 par année, payable à la fin de chaque année. Une des conditions du bail obligeait cette compagnie à installer et mettre en opération un outillage de réparations générales des vaisseaux. Mais cette entreprise n'eut pas du tout le succès attendu, bien au contraire la compagnie fit des pertes sérieuses et le loyer du bassin fut réduit à $5,000 par année, à compter du 1er mai 1917.

CALE DE HALAGE DE SELKIRK.

Pendant le dernier exercice financier, le revenu de cet ouvrage a été de $1,714.36, ou $533.17 de plus que l'année précédente. La cale a été occupée pendant 67½ jours durant la saison de navigation; 40 vaisseaux d'un tonnage total de 4,750 tonneaux y sont entrés (voir l'état n° 5).

LOYERS.

Le revenu provenant des propriétés du gouvernement pour l'année de 1917-18, et comprenant les ventes et l'intérêt a été de $73,342.80, ou $64,858.92 de moins que l'année précédente.

Balance des années antérieures	$ 69,159 20
Revenu pour l'année terminée le 31 mars 1918	75,342 80
	$144,502 00
Perçu	$106,205 10
Balance due le 31 mars 1918	18,954 89
Effacé	19,342 01
	$144,502 00

Le montant de $19,342.01 qui a été effacé comprend les commissions accordées pour la perception des loyers, l'entretien, des rabais alloués pour réparations ou des remises pour cause de pauvreté, etc., ainsi qu'un grand nombre d'item entrés dans les livres depuis des années, quelques-uns datant de 1880, les débiteurs ont disparu du pays ou sont morts, et n'ont rien laissé.

Le montant apparemment non payé, de $18,954.89, semble considérable à première vue, mais il y a $10,600.62 qui comprennent deux vieux item, l'un concernant le pont de Dunnville, Ont., et l'autre le chemin de Dundas et de Waterloo, dont le contrôle a été transféré du ministère du Revenu de l'intérieur au ministère des Travaux publics en 1909. Ces item seront étudiés avec soin et il est possible qu'avant la fin de l'année

courante on pourra arriver à quelque décision sur ces cas. Quant à la balance de $8,354.27, une grande partie a été payée ou réglée depuis la clôture du dernier exercice financier.

Nous avons à surmonter des obstacles sérieux dans l'administration de ces propriétés, loyers, etc., que ne rencontrent pas ordinairement les propriétaires particuliers. Ces derniers peuvent offrir les termes qu'ils veulent, quant à la longueur de la période des baux, etc., tandis que nous ne pouvons donner aucune assurance pour une période de plus de 30 jours, dans la majorité des cas, parce que nous ne pouvons prévoir quand le gouvernement décidera d'employer ces édifices. C'est pourquoi nous ne pouvons obtenir d'aussi bons revenus que les particuliers qui sont à même de louer pour une ou plusieurs années. Dans ces conditions, il est même difficile pour nos agents de retenir les locataires que nous avons. Les quatre agents qui s'occupent des propriétés de la rue Wellington ont bien rempli leur tâche, et je ne crois pas qu'on perde beaucoup de revenus, à moins qu'il arrive quelque malchance à nos locataires.

Etat des loyers perçus pendant l'année terminée le 31 mars 1918:

Loyers des pouvoirs hydrauliques et autres..	$ 3,554 50
Ottawa, rue Sussex..	2,161 00
" édifice Egan..	199 92
" rue Wellington, côté nord..	72,578 13
Toronto, site du bureau de poste..	7,186 83
Province du Manitoba..	441 00
Victoria et Vancouver, C.-B..	1,537 50
Sites d'édifices publics..	5,647 63
Endroits divers..	2,021 09
Ventes et intérêt..	2,382 50
Dragage du sable..	8,495 00
	$106,205 10

TABLEAU DU REVENU des Travaux publics pour l'année terminée le 31 mars 1918, comparé avec le revenu de l'année terminée le 31 mars 1917, et les montants de perception des dits comptes.

—	Année terminée le 31 mars 1918.	Année terminée le 31 mars 1917.	Augmentation, 1918.	Diminution, 1918.
Glissoirs et estacades.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
District d'Ottawa	25,877 65	16,050 97	9,826 68	....
District du Saint-Maurice	30,910 33	80,150 45	....	49,240 12
District de Newcastle	8 74	498 09	....	489 35
District du Saguenay	276 42	496 42	....	220 08
Diminution nette, $40,122,87	57,073 14	97,196 01	9,826 68	49,949 55
Bassins de radoub.				
Esquimalt, C.-B.	15,541 65	17,472 08	....	1,930 43
Kingston, Ont.	10,000 00	10,000 00	....	....
Lévis, Qué	29,228 15	26,215 11	3,013 04	....
Selkirk	1,714 36	1,181 19	533 17	....
Cale de halage, Haileybury	....	50 00	....	50 00
Augmentation, $1,565.78	56,484 16	54,918 38	3,546 21	1,980 43
Loyers et ventes.				
Loyers des pouvoirs hydrauliques	3,487 00	3,487 00	....	....
Menus travaux publics	26 00	26 00	....	....
Autres propriétés publiques	71,829 80	136,688 72	....	64,858 92
Diminution nette, $64,858.92	75,342 80	140,201 72	....	64.858 92
Accru.				
Droits de glissoirs et estacades	57,073 14	97,196 01	....	40,122 87
Bassins de radoub	56,484 16	54,918 38	1,565 78	....
Loyers et ventes	75,342 80	140,201 72	....	64,858 92
Diminution, $103,416.01	188,900 10	292,316 11	1,565 78	104,981 79
Perçu.				
Droits de glissoirs et estacades	26,187 92	97,142 16	....	70,954 24
Bassins de radoub	56,484 16	64,918 38	....	8,434 22
Loyers et ventes	106,205 10	94,729 03	11,476 07	....
Diminution nette, $67,912.39	188,877 18	256,789 57	11,476 07	79,388 46

N° 1—ÉTAT indiquant le nombre de pièces de bois carré, billots, etc., qui ont passé par les glissoirs et les travaux de l'Etat sur la rivière Ottawa et ses tributaires pendant l'exercice terminé le 31 mars 1918:

	Morceaux.
Bois carré	Aucun.
Billots	3,575,739
Bois d'estacades et de dimension	20,952
Traverses de chemins de fer	30,906
Poteaux de clôtures	11,142
Poteaux de téléphone	2,018
	3,640,757

Aussi 26,462.4 cordes de bois de pulpe.
Le revenu provenant de l'item ci-dessus, $25,877.65.

N° 2—ETAT des recettes provenant des travaux ci-dessus mentionnés de la rivière Ottawa et de ses tributaires pour l'exercice terminé le 31 mars 1918.

Rivière Ottawa..	$ 1,806 93
Chenaux, estacades..	2,877 81
Rivière Petawawa..	3,863 36
" Coulonge..	3,678 38
" Dumoine..	252 32
" Noire..	6,722 18
" Gatineau..	6,676 67
	$25,877 65

N° 3—BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT, C.-B.—Etat des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 31 mars 1918.

Nom des navires entrés au bassin.	Tonnage.	Période passée au bassin. Du	Période passée au bassin. Au	Droits de bassin.	Autres droits.	Total.
		1917	1917	$ c.	$ c.	$ c.
D.G.S. Lilloet	574	2 avril	4 avril	300 00	4 80	304 80
S.S. Don Emelio	3,651	10 avril	23 avril	565 10	12 00	577 10
S.S. Princesse Charlotte	3,844	20 avril	22 avril	392 20		392 20
S.S. Prince Rupert	3,379	23 avril	13 juin	5,626 00	224 80	5,850 80
D.G.S. Malaspina	392	16 juillet	20 juillet	450 00	9 00	459 00
S.S. El Lobo	4,800	15 août	23 août	1,216 00	38 20	1,254 20
D.G.S. Galiano	393	27 août	1er sept	550 00	19 20	569 20
H.M.C.S. Rainbow	1,911	17 sept	21 sept	486 65	5 40	492 05
S.S. Princess Charlotte	3,844	25 sept	27 sept	392 20	12 60	404 80
S.S. Niels Nielson	5,729	12 oct	25 oct	1,025 00	119 40	2,144 40
S.S. Princess Charlotte	3,844	10 nov	10 nov	200 00		200 00
S.S. Princess Charlotte	3,844	25 nov	26 nov	200 00	25 20	225 20
S.S. Buyo Maru	2,898	21 déc	22 déc	345 00	1 20	346 20
S.S. Adelaïde	3,060	10 janvier	11 janvier	200 00	6 00	206 00
C.G.S. Malaspina	392	17 janvier	22 janvier	500 00	3 00	503 00
S.S. Charmer	1,044	29 janvier	29 janvier	200 00		200 00
D.G.S. Galiano	393	7 février	13 février	550 00	13 20	563 20
S.S. Princess Charlotte	3,844	4 mars	6 mars	392 20	13 20	405 40
S.S. Arabian	4,714	9 mars	11 mars	435 70	8 40	444 10
	52,550			15,026 05	515 60	15,541 65

N° 4—BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS—Etat des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 31 mars 1918.

Nom des navires entrés au bassin.	Tonnage.	Période passée au bassin.		Droits de bassin.	Autres droits.	Total.
		Du	Au			
		1917.	1917.	$ c.	$ c.	$ c.
S. S. Carib	2,118	15 mai	28 mai	1,231 24	7 25	1,238 49
Remorqueur Rartlett	328	25 avril	12 mai	1,050 00		1,050 00
S. S. McVottie	2,046	Hiver	Hiver	823 00		823 00
Drague Fruhling				200 00		200 00
Yacht Courcelette		Hiver	Hiver	200 00		200 00
Drague Galviston		Hiver	Hiver	800 00		800 00
" n° 2	1,474	25 avril	12 mai	50 00		50 00
S. S. Cartier	536	25 avril	12 mai	1,100 00		1,100 00
S. S. Lady Grey	733	15 mai	28 mai	650 00	2 50	652 50
S. S. Schuilkill	2,440	20 juillet	17 août	2,277 00	42 40	2,318 60
S. S. Royal Transport	4,652	21 juin	24 juillet	4,405 12	12 50	4,417 62
S. S. African Transport	4,482	15 juin	21 juin	896 40	69 50	965 90
S. S. Susquehanna	2,782	19 août	27 août	1,138 48	16 50	1,154 98
S. S. Kilbergen		Droit	d'entrée.	200 00		200 00
Drague Ottawa		Divers	Divers		29 56	29 56
S. S. Lucerne	3,247	28 août	27 septembre	3,388 44	36 50	3,424 94
S. S. John S. Thom		Droit	d'entrée.	200 00		200 00
Strs Levis et Lauzon		Droit	d'entrée.	400 00		400 00
Str Polaris	533	29 septembre	23 octobre	250 00		250 00
S. S. Sincoe	913	29 septembre	23 octobre	1,300 00	9 00	1,309 00
S. S. Mahoning	2,189	27 octobre	7 novembre	1,050 24	64 00	1,214 24
S. S. Elmuhton	1,985	3 nouembre	9 novembre	1,242 35	52 25	1,294 60
S. S. Saranac	2,669	9 novembre	21 novembre	1,433 80	21 00	1,454 80
S. S. Druid	503	27 octobre	7 novembre	700 00	16 00	716 00
S. S. Seneca	2,669	23 novembre	5 décembre	1,433 80	10 50	1,445 30
S. S. Champlain	522	23 novembre	5 décembre	750 00		750 00
S. S. Northern Light	2,476	5 décembre	6 déeembre	499 52	213 00	712 52
S. S. German	2,348	12 décembre	16 décembre	496 96	128 25	625 21
Drague Fruhling		Droit	d'entrée.	200 00		200 00
" Ottawa		Divers	Divers		31 89	31 89
	41,665			28,466 55	761 60	29,228 15

N° 5—Bassin de radoub de Selkirk, Man.—Etat des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 31 mars 1918.

Nom des navires au bassin.	Tonnage.	Période passée au bassin.		Droits de bassin.	Autres droits.	Total.
		Du	Au			
		1917	1917	$ c.	$ c.	$ c.
Str. Amisk 1	32	10 mai	11 mai	25 00	.....	25 00
Str. Grand Rapids	438	1er mai	14 "	118 00	.....	118 20
Str. Rocket	56	19 mai	21 "	25 00	.....	25 00
Str. Goldfield	56	21 "	23 "	25 00	.....	25 00
Str. Launa	30	21 "	23 "	25 00	.....	25 00
Str. Majestic	127	23 "	31 "	78 74	.....	78 74
Str. Launa	30	1er juin	2 juin	25 00	.....	25 00
Bge. Saskatchewan	219	1er "	4 "	59 13	.....	59 13
Str. Lady of the Lake	201	5 "	16 "	166 83	.....	166 83
Yatch Victoria	.....	19 "	21 "	35 00	.....	35 00
Str. Wolverine	278	29 "	30 "	55 60	.....	55 60
Drague 205	248	3 mai	4 mai	49 60	.....	49 60
Deux chalands	160	3 "	4 "	32 00	.....	32 00
Chaland de la D. 204	60	7 "	8 "	25 00	.....	25 00
Str. Friday	26	5 "	7 "	25 00	.....	25 00
Remorqueur Peguis	26	8 "	9 "	25 00	.....	25 00
Chaland de la D. 202	60	9 "	10 "	25 00	.....	25 00
Str. Grand Rapids	438	9 juillet	9 juillet	87 60	.....	87 60
Str. Lady of the Lake	201	12 "	12 "	40 20	.....	40 20
Str. Friday	26	28 juin	29 juin	35 00	.....	35 00
Bge. Alexandra	.....	4 août	6 août	25 00	.....	25 00
Str. Daisy	58	7 "	8 "	25 00	.....	25 00
Str. Tempest	75	7 "	8 "	25 00	.....	25 00
Str. Goldfield	56	9 "	11 "	40 00	.....	40 00
Str. Lady of the Lake	201	27 "	27 "	40 20	.....	40 20
Remorqueur Vaughan	134	29 "	29 "	26 80	.....	26 80
Chaland de la D. 204	80	30 "	30 "	25 00	.....	25 00
Bge. Fort Alexander	316	10 septembre	11 septembre	63 20	.....	63 20
Str. Cygnet	18	18 "	22 "	55 00	.....	55 00
Str. J. R. Spears	34	22 "	24 "	25 00	.....	25 00
Str. Garry	120	29 "	29 "	25 00	.....	25 00
Drague 204	132	25 "	29 "	56 40	.....	56 40
Str. Phyllis Williams	164	12 octobre	17 octobre	62 80	.....	62 80
Barge Marvel	.....	1er novembre	2 novembre	25 00	.....	25 00
Str. Wolverine	278	5 "	6 "	55 60	.....	55 60
Chaland de la D. 205	80	4 octobre	5 octobre	25 00	.....	25 00
Chaland de la D. 205	80	5 "	10 "	55 00	.....	55 00
Chaland de la D. 202	80	20 "	20 "	25 00	.....	25 00
Barge à charbon du M.T.P	.....	25 "	26 "	25 00	.....	25 00
Drague 201	132	7 novembre	7 novembre	26 40	.....	26 40
	4,750			1,714 36	.....	1,714 36

RAPPORT DU COMPTABLE EN CHEF.

PAR A. G. KINGSTON, COMPTABLE EN CHEF.

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918.

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparation et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse.									
Amherst, bureau de poste, etc.	30 00	890 91		638 89	488 70	1,108 07	32 00		3,188 57
Annapolis, bureau d'immigration			180 00						180 00
" bureau de poste, etc.		305 99		532 41	414 35	198 00	50 00		1,500 75
Antigonish, bureau de poste, etc.		1,028 89	7 26	619 94	514 88	177 85			2,348 82
Arichat, bureau de poste, etc.		317 33		190 00	358 00	69 16			934 49
Baddeck, bureau de poste, etc.		76 23		522 26	270 63	62 38			931 50
Bridgewater, bureau de poste, etc.		91 37		575 36	272 12	418 70	31 50		1,389 05
Canso, bureau de poste, etc.		151 13		594 81	517 15	268 46			1,531 55
Darmouth, bureau de poste (vieux)		525 53		505 73	202 50	115 87	12 67		1,362 30
" " (nouveau)		568 14		614 70	17 25	467 69			1,667 78
Digby, bureau de poste		548 78	2 00	605 37	445 88	389 26	64 00		2,055 29
" (édifice Warne), bureau de l'insp. des pêch			188 00						188 00
Glace-Bay, bureau de poste	81 04	621 02		644 50	618 38	450 95	44 00		2,459 89
Guysborough, bureau de poste		265 59		254 81	372 00	409 23			1,301 63
Halifax, bureau des archives		16 40	275 00	18 00		12 00			321 40
" bureau des donanes, etc.	1,188 31	7,374 13	53 45	6,223 42	2,032 15	413 32	585 60	173 76	18,041 14
" édifice "Dennis" (Mil. et Déf.)		7 80	9,409 90	55 00					9,472 70
" manège militaire	30 00	471 88							501 88
" entrepôt de vérification, etc.		50 70	1,200 00	1,039 70	354 00	155 40	72 60		2,872 40
" édifice d'immigration		62 50		2,762 62	5,799 71	2,115 96	225 51		10,966 30
" " hôpital de détention							43 65		43 65
" bureau du Revenu de l'int.		20 41	500 00			3 96	3 68		528 05
" édifice "McCurdy," bureau de l'inspect. des pêcheries			166 67						166 67
" huttes militaires (casernes du nord)	7 00								7 00
" bureau de poste, etc.	1,030 71	1,600 22	3 75	7,111 20	1,160 00	2,916 49	614 11	701 82	15,138 30
" station postale (extrémité du nord)	9 50	215 21	140 00						364 71
" bureau des trav. pub. (rés. du commis des trav.)		2 40	41 25						43 65
" station de la quarantaine		90 11							90 11
" banque d'épargne		10 61							10 61

Inverness, bureau de poste		383 74		556 16	234 90	384 30	45 00		1,604 10
Kentville, ferme expérimentale	646 97					425 43			1,072 40
" bureau de poste, etc		56 18		572 26	800 61	174 33	50 00		1,653 38
Liverpool, bureau de poste, etc		56 30		516 11	372 00	193 04	18 00		1,155 45
Lunenburg, bureau de poste		56 00		667 91	406 22	617 56	59 00		1,806 69
Nappan, ferme expérimentale	3,934 99				35 00	251 87			4,221 86
New-Glasgow, bureau de poste, etc		117 69		578 58	470 90	622 95	100 00		1,890 12
North-Sydney, édifice d'immigration		27 76			125 00	13 82			166 58
" bureau de poste		330 19	150 00	561 56	435 70	685 58			2,163 03
" D.T.P. (bureau de l'ing. de dist.)			455 25			1 00	9 00		465 25
Parrsboro, bureau de poste		675 95	32 50	686 41	300 00	308 24	52 00		2,055 10
Pictou, douane, etc		644 71		306 50	443 37	16 21	75 00		1,485 79
Pictou, bureau de poste		323 45		303 65	331 25	152 68	75 00		1,186 03
Shelburne, bureau de poste, etc		117 30		602 11	457 00	308 13			1,484 54
Springhill, bureau de poste, etc		123 25		579 22	378 50	247 00	30 00		1,357 97
Stellarton, bureau de poste, etc	5,073 16	995 89	275 00						6,344 05
Sydney, édifice du "Post" (Marine et Pêcheries)			540 00						540 00
Sydney, bureau de poste, etc		757 94		802 95	479 58	691 56			2,732 03
Sydney Mines, bureau de poste, etc		1,519 87		485 97	377 25	438 41	30 00		2,851 50
Trenton, bureau de poste		381 23	616 13						997 36
Truro, bureau de poste		746 61		524 63	690 00	496 77	32 00		2,490 01
Truro, édifice public (nouveau)	230 80								230 80
Westville, bureau de poste		524 73		536 18	322 30	204 02	21 00		1,608 23
Weymouth, bureau de poste			100 00						100 00
Windsor, bureau de poste, etc		144 20		588 87	424 43	356 62	50 00		1,564 12
Wolfville, bureau de poste		573 05		653 79	473 25	262 55	57 00		2,019 64
Yarmouth, bureau de poste, etc		590 84		614 17	623 05	653 74	72 00		2,553 80
Bureaux de moindre importance dans la prov	400 00	1,367 82							1,767 82
Total, Nouvelle-Ecosse	12,662 48	25,827 98	14,336 16	33,645 75	22,018 01	17,258 56	2,554 32	875 58	129,178 84
Ile du Prince-Edouard									
Charlottetown, ferme expérimentale	281 86				427 61	102 65			812 12
" édifice "Cameron" (insp. des dragues)		11 93	65 63			3 15			80 71
" douane, etc		428 82	70 00	921 42	857 03	226 63	34 00		2,537 90
" commission des vivres			27 50						27 50
" bureau d'immigration			174 96			1 25			176 21
" bureau de poste, etc	3,471 45	982 27		2,774 51	1,678 97	1,752 87	225 00		10,885 07
" bureau des travaux publics (résidence du commis des trav.)			24 00						24 00
Georgetown, bureau de poste, etc		133 21		129 36	580 78	29 50			872 85
Montague, bureau de poste, etc		161 27		266 96	14 00	93 28			535 51
Souris, bureau de poste, etc		130 52		504 70	545 78	147 00			1,328 00
Summerside, bureau de poste, etc		158 77		731 45	654 29	592 86	45 00		2,182 37
Tignish, bureau de poste		960 20	1 00	755 01	722 28	127 86	8 75		2,575 10
Bureaux de moindre importance dans la prov		155 80	5 50						161 30
Total, Ile du Prince-Edouard	3,753 31	3,122 79	368 59	6,083 41	5,480 74	3,077 05	312 75		22,198 64

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*									
Nouveau-Brunswick.									
Bathurst, bureau de poste, etc.		72 15		597 76	513 43	186 96	33 00		1,403 30
Campbellton, bureau de poste, etc.		421 92		564 38	652 50	507 20	52 00		2,198 00
Campobello, bureau des pêcheries			30 00		17 82				47 82
Chatham, bureau de poste, etc		125 52		364 19	599 67	339 56	23 00		1,451 94
Clair, bureau d'immigration			130 00						130 00
Dalhousie, bureau de poste, etc.		45 10		524 13	406 41	101 49	26 00		1,103 13
Edmundston, bureau d'immigration			81 00						81 00
Fairville, bureau de poste		82 00	40 00	584 62	370 17	108 23	16 20		1,201 22
Fredericton, ferme expérimentale	3,232 06								3,232 06
" bureau de poste, etc. (vieux)		729 62		580 52	1,048 18	210 49	81 00		2,649 81
" " (nouveau)		717 51		867 76	1,160 50	1,025 40	40 99		3,812 16
Grand Falls, bureau de poste		89 60		696 15	621 17	152 08	32 00		1,591 00
Hartland, bureau de poste, etc.		53 43		537 42	481 75	139 15			1,211 75
Hillsborough, bureau de poste, etc	47 10	30 75		515 26	116 75	120 97			830 83
McAdam Junction, bureau d'immigration		30 30							30 30
Marysville, bureau de poste		107 75		181 34	22 80	41 20	30 00		383 09
Milltown, bureau de poste, etc.		31 24		547 01	74 00	242 49	12 25		906 99
Moncton, bureau de poste		358 48		662 69	726 23	514 87	134 00		2,396 27
Newcastle, bureau de poste, etc.		339 08		687 16	729 50	650 95	35 00		2,441 69
Ossekeag (Hampton), bureau de poste		36 10	25 00	600 74	335 60	37 04			1,034 48
Richibucto, bureau de poste		53 50		529 55	548 90	95 84			1,227 79
St-Jean, douanes, etc		1,946 42	202 50	5,773 15	3,042 88	526 34	1,623 17	207 41	13,321 87
" édifice d'immigration		344 41			3,638 28	603 04			4,585 73
" Transport naval (bur. de tél. sans fil)		48 54	41 68						90 22
" bureau de poste, etc. (vieux)		275 55	24 58	2,920 55	1,112 63	358 05	435 75		5,127 11
" " (nouveau)	2,127 20	1,433 20	5 00	7,373 81	2,600 28	1,728 39	657 79	946 02	16,871 69
" station de quarantaine		83 76		720 00			2,846 10		3,649 86
" banque d'épargne		422 97		91 50	815 45	244 83	61 50		1,636 25
" bureau de poste de l'ouest		136 60		535 38	239 20	131 14	10 50		1,052 82
St-Stephen, bureau d'immigration			150 00				9 59		159 59
" bureau de poste, etc		32 70		568 36	447 25	266 65	98 81		1,413 77
" " du pont, etc						11 60			11 60
Sussex, bureau de poste, etc.		120 01		519 09	557 25	178 57	58 00		1,432 92
Tracadie, Lazaret		255 01		1,211 93	4,131 95	36 87			5,635 76

Woodstock, bureau de poste, etc.		582 87		585 82	621 95	367 88	34 00		2,192 52
Bureaux de moindre importance dans la province		950 46				4 19			954 65
Total, Nouveau-Brunswick	5,406 36	9,956 55	729 76	29,340 27	25,632 50	8,931 47	6,350 65	1,153 43	87,500 99
Québec.									
Actonvale, bureau de poste		17 84		512 40	244 07	145 25	28 00		947 56
Arthabaska, "		109 45		585 46	398 13	173 12	100 00		1,366 16
Armstrong, douanes et bureau d'immigration		17 40			47 50				64 90
Asbestos, bureau de poste			200 00						200 00
Aylmer "		49 73		139 69	382 50	214 22	62 25		848 39
Beauharnois, bureau de poste		214 79	295 42	3 95	142 59	56 31			713 06
Berthierville "		24 43		107 45	184 25	49 63			365 76
Black-Lake "			150 00						150 00
Brownsburg "			99 96						99 96
Buckingham "		74 36		218 32	312 33	75 65	37 20		717 86
Cacouna, bureau de poste			50 00						50 00
Cap Rouge, ferme expérimentale	5,780 82				669 05				6,449 87
Chicoutimi, bureau de poste, etc.		166 77	105 00	685 29	484 34	711 07	300 00		2,452 47
Coaticook "		207 43		559 96	411 88	272 37	25 00		1,476 64
Compton, bureau de poste		5 25	110 00						115 25
Cookshire "		19 09		524 71	252 25	130 12	20 00		946 17
Drummondville, bureau de poste, etc		461 10		718 71	270 40	146 69	75 00		1,671 90
Dundee, douanes		197 33		20 79	177 60	63 00			458 72
East-Angus, bureau de poste		276 23		619 66	351 23	299 20			1,546 32
Farnham, ferme expérimentale	1,046 95								1,046 95
" bureau de poste	196 36	56 39		315 91	66 00	67 95	20 00		722 61
Fraserville " etc		234 85		539 58	392 66	141 18	200 00		1,508 27
Granby, bureau de poste		519 75		536 27	377 25	200 22	150 00		1,783 49
Grand'-Mère, édifice public	28 20								28 20
Grosse-Isle, station de quarantaine, améliorations et réparations	149 17	14,975 71							15,124 88
Grosse-Isle, stat. de quarantaine, nouv. édifices	5,354 75								5,354 75
Hull, bureau de poste		1,308 46		156 00	395 00	176 72	357 46		2,393 64
Huntingdon, bureau de poste			675 00						675 00
Iberville, bureau de poste		11 50		505 67	109 98	28 52	38 00		693 67
Joliette " etc	500 00	899 93		728 72	548 16	252 06	110 00		3,038 87
" bur. des poids et mesures, temporaire			212 67						212 67
Jonquière, bureau de poste		51 55		532 70	320 00	100 07	21 12		1,025 44
Knowlton " etc		388 26		196 36	399 76	102 24	21 00		1,107 62
Lachine, bureau de poste		22 38		104 36	251 00	161 85	52 06		591 65
Lachute "	60 00	104 23		557 60	239 00	447 96	37 50		1,446 29
Lacolle, bureau d'immigration		34 00	96 00		36 60	12 00			178 60
Laprairie, bureau de poste		65 70		183 88	249 84	61 81	45 00		606 23
L'Assomption, bureau de poste		45 24		335 40	226 57	113 01	65 00		785 22
Lennoxville, ferme expérimentale	6,010 90			17 25	474 42	76 85			6,579 42
Lévis, bureau de poste	30 90	112 80		843 94	816 45	221 05	138 50		2,163 64
Longueuil, bureau de poste		49 55		501 08	206 67	69 20	61 40		887 90

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.									
Louiseville, bureau de poste	770 94	102 85		608 94	352 35	185 85	20 00		2,040 93
Magog, bureau de poste, etc		310 92		563 07	402 42	245 57	78 56		1,600 54
Mansonville, bureau d'immigration		25 00							25 00
Marieville, bureau de poste		122 38		549 50	351 90	122 49	28 00		1,174 27
Matane, bureau de poste		81 04		629 31	531 00	45 35	60 00		1,346 70
Mégantic, bureau de poste		15 03		637 04	274 20	344 70	10 50		1,281 47
Montmagny, bureau de poste, etc		50 33	89 00	526 16	675 55	198 50	50 00	20 40	1,609 94
" hangar des travaux publics			25 00						25 00
Montréal, douanes, etc	2,575 12	634 81	42 75	158 77	1,984 69	323 38	426 80		6,146 32
" " (bureau du canal)					29 16	25 58	11 64		66 38
" édifice Drummond (commission des vivres)		149 17	210 00						359 17
" entrepôt de vérification (vieux)		1,737 05	26 25	203 40	5,858 57	2,920 43	1,258 74	690 62	12,695 06
" " " (nouveau)	6,920 42		8 75	1,559 47	10,220 46	2,060 11	2,328 00	3,546 62	26,643 83
" laboratoire des produits forestiers		70 41			553 21	621 20	372 83	1,820 82	3,438 47
" bâtisse d'immigration	3,919 23				2,674 14	67 62	1,568 78	191 24	8,421 01
" bâtisse du Revenu de l'intérieur		436 55		376 10	722 55	118 52	97 00		1,750 72
" magasins de munitions		329 17	250 00						579 17
" bureau de poste, etc	14,405 68		305 92	2,171 69	7,877 20	10,290 95	3,076 70	5,653 38	43,781 52
" b. de p. annexe (vieil édif. du "Herald")		213 50	8,092 00	10 50	741 16	130 75	232 80	434 00	9,854 71
" station postale "A", etc	10,616 53	722 91	8 28	54 26	979 81	269 39	205 70	447 95	13,304 83
" " "B"	74 79	223 57		742 88	552 76	544 40	388 00		2,526 40
" " "C"		954 17	72 73	168 10	803 93	510 91	726 82		3,236 66
" " "D"	30 93	68 06		801 65	552 86	172 98	116 40		1,742 88
" " "E"		200 02		625 65	372 05	289 05	80 12		1,566 89
" " "F"		182 78	17 36	64 00	911 34	239 96	130 80		1,546 24
" " "G"	8 32								8 32
" " "H", etc	206 24	1,031 08	134 50	197 03	2,930 69	634 07	1,303 05	2,958 62	9,395 28
" " "L"	1,466 98	115 24	8 75	40 10	595 35	344 50	174 30		2,745 22
" " "M"		78 31	575 00	25 35	136 80	64 43	16 00		895 89
" " "N"		275 22	1,275 80	4 20	48	62 89			1,618 59
" " "N" nouveau bureau		276 20	5,111 10			45 00			5,432 30
" " "O"		21 60		607 20	425 72	144 88	68 00		1,267 40
" " "S"	100 85	134 42		4 20	356 89	78 68	50 44		725 48
" " Hochelaga		48 92		304 70	275 12	96 83	93 12		818 69

" station postale Mont-Royal-Est	2,135 84	354 81	910 00	4 40	71	55 59	38 80		3,500 15
" " Ste-Cunégonde			1,750 00						1,750 00
" " St-Henri		251 57		26 20	313 26	177 73	83 30		852 06
" gare Windsor, salle des malles		11 25	213 00						224 25
" édifice Shaughnessy (marine, etc.)		127 18	12,014 40			76 40	263 84		12,481 82
" en général		676 58		†135,855 95	117 96	2,953 78			139,604 27
Mont-Joli, bureau de poste		11 35	240 00	6 65	79 90	25 51			363 41
Murray Bay, bureau de poste, etc	14 90	283 50		624 41	685 17	270 99	15 86		1,894 83
Nicolet, bureau de poste, etc		360 85		533 11	288 93	135 69	70 80		1,389 38
Nominingue, bâtisse d'immigration		58 67	1 00	300 00	117 00	15 00			491 67
Peribonka, bâtisse d'immigration		13 65		199 92	90 00	5 15			308 72
Pierreville, bureau de poste		189 60		177 52	171 33	47 11			585 56
Plessisville, bureau de poste		7 85		140 59	167 25	280 20	42 95		638 84
Québec, bureau des archives			393 00	390 00	23 00	6 30			812 30
" citadelle (quartiers du gouv. gén.)		2,764 80	34 00	681 35	1,050 17	331 00			4,861 32
" douanes, etc		1,798 72	98 25	4,164 19	2,660 76	748 05	800 00	700 00	10,969 97
" salle d'exercices militaires	15 85								15 85
" entrepôt de vérification		249 32		3,400 24	1,645 62	216 85	450 00	900 00	6,862 03
" bureau d'immigration (101 St-Jean)			495 83						495 83
" bâtisses d'immigration (jetée Louise)		497 24			423 20	1,047 69		1,376 25	3,344 38
" hôpital de détention (parc Savard)		131 50			1,123 31	217 18			1,471 99
" hôpital de détention (résidence du médecin-surintendant)			600 00						600 00
" agence de la marine, (quai du Roi)		5 75			693 79		750 00		1,449 54
" observatoire		190 63				48 49	50 00		289 12
" bureau de poste, etc. (haute-ville)	63,488 58	948 96	268 11	12,022 82	5,152 46	780 96	810 00	775 00	84,246 89
" station postale "B"		54 48	3,000 00			72 71			3,127 19
" bureau de poste Candiac			95 83						95 83
" Faubourg St-Jean, bureau de poste		49 80	875 00	7 50					932 30
" St-Roch, bureau de poste		63 52	27 00	1,055 74	538 15	265 60	400 00	50 00	2,400 01
" St-Sauveur, bureau de poste		434 26		473 53	334 96	165 59	193 75		1,602 09
" bureau de poste, bureau des examinateurs			240 00						240 00
" bureau des graines			250 00						250 00
" bureau des impôts de guerre		13 25	320 83	54 00		6 77			394 85
" bureau des poids et mesures					171 08	5 62			176 70
" généralement		103 02		5,488 13		357 25			5,948 40
Richmond, bureau de poste, etc		292 55		590 10	496 31	318 94	25 00		1,722 90
Rigaud, bureau de poste, etc		82 50		330 05	332 02	180 48			925 05
Rimouski, bureau de poste, etc		28 33		371 10	591 26	108 30	300 00		1,398 99
Roberval, bâtisse d'immigration		11 30	25 00	199 92	240 00	17 50	18 75		512 47
" bureau de poste, etc	2,870 08	81 86		579 12	452 50	388 50	12 50		4,384 56
Rock Island, bureau de poste, etc		30 64		575 01	86 20	223 44	28 51		943 80
Ste-Agathe-des-Monts, bureau de poste		202 39		545 66	355 30	314 76			1,418 11
Ste-Anne-de-Bellevue, bureau de poste			250 00			21 00	26 60		297 60

† Cette somme représente le total des gages des gardiens, des chauffeurs, des préposés aux ascenseurs et des nettoyeurs pour tous les édifices de Montréal. A cause du système d'organisation de ces équipes d'employés, il a été impossible de déterminer la part des dépenses de chaque édifice.

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Fin.									
Ste-Anne-de-la-Pocatière, ferme expérimentale..	4,534 49	....	....	....	235 60	49 41	....	....	4,819 50
St-Eustache, bureau de poste........	....	65 90	300 00	....	....	44 99	22 50	....	433 39
St-Félix-de-Valois, bureau de poste........	....	....	158 75	....	....	....	....	....	158 75
St-Gabriel-de-Brandon, bureau de poste........	....	83 57	....	556 13	518 34	116 44	....	....	1,274 48
St-George-de-Beauce, bureau de poste........	....	....	150 00	....	....	....	....	....	150 00
St-Hyacinthe, édifice du revenu de l'intérieur..	....	37 60	....	548 91	267 24	20 32	....	....	874 07
" bureau de poste, etc........	....	148 29	....	718 88	365 42	179 16	....	....	1,411 75
St-Jean, douanes........	....	258 34	....	392 77	180 00	69 75	55 00	....	955 86
" bureau de poste........	....	193 95	....	311 50	466 54	194 94	33 34	....	1,200 27
St-Jean-de-Matha, bureau de poste........	....	....	25 00	....	....	....	....	....	25 00
St-Jérôme, bureau de poste, etc........	....	58 90	....	528 45	420 07	91 35	59 96	....	1,158 73
St-Joseph-de-Beauce, bureau de poste........	....	169 60	200 00	....	....	19 41	9 00	....	398 01
St-Lambert, bureau de poste........	....	81 46	....	536 74	310 15	101 86	26 52	....	1,056 73
St-Ours, bureau de poste........	61 09	....	....	....	....	....	....	....	61 09
Ste-Rose, bureau de poste........	....	....	135 00	....	....	....	....	....	135 00
Ste-Thérèse, bureau de poste, etc........	....	107 87	....	627 48	414 00	212 12	....	....	1,361 47
St-Tite, bureau de poste, etc........	926 61	73 29	200 00	....	110 25	23 31	....	....	1,333 46
Sayabec Station, bureau de poste........	....	....	130 21	....	....	....	....	....	130 21
Shawinigan Falls, bureau de poste........	....	105 90	....	555 26	652 50	139 45	22 92	....	1,476 03
Shawville, bureau de poste........	....	27 68	....	499 96	351 08	309 85	....	....	1,188 57
Sherbrooke, bureau de poste, etc........	....	503 35	67 00	1,024 09	952 84	492 27	51 98	....	3,091 53
" bureau de l'inspecteur des postes...	....	119 86	996 00	....	....	18 36	....	....	1,134 22
" bur. de l'ingénieur des trav. public.	....	....	1,400 00	....	....	....	....	....	1,400 00
Sorel, bureau de poste, etc........	....	372 00	66 50	704 12	753 88	433 72	250 00	....	2,580 22
Spirit Lake, Co. Pontiac, bureau de poste........	....	....	....	....	360 77	....	....	....	360 77
Stanstead Plain, bureau de poste........	....	130 73	75 28	....	....	6 44	....	....	212 45
Terrebonne, bureau de poste, etc........	....	264 10	....	342 54	271 72	105 36	17 00	....	1,000 72
Thetford Mines, bureau de poste, etc........	....	263 32	....	208 87	447 92	297 15	45 00	....	1,262 26
Trois-Pistoles, bureau de poste........	....	....	125 00	....	....	....	....	....	125 00
Trois-Rivières, bur. de poste, etc.,—temporaire.	....	253 75	....	1,092 18	934 08	304 81	50 37	....	2,635 19
" " —nouveau..	97,626 26	....	....	....	....	....	....	....	97,626 26
" bureau du payeur........	....	....	240 00	....	....	....	....	....	240 00
" bureau de l'inspecteur des postes.	....	8 10	420 00	130 00	....	15 54	....	....	573 64
Valleyfield, bureau de poste, etc........	....	1,305 83	....	790 76	731 05	195 30	90 00	....	3,112 94
Verdun, bureau de poste........	....	86 50	355 00	....	....	....	....	....	441 50

Désignation des travaux.	Construction et amélio-rations.	Réparations et ameuble-ment.	Entretien.	Loyers.	Salaires et fournitures.	Chauffage.	Eclairage.	Pouvoir électrique.	Total.
Victoriaville, bureau de poste, etc		130 99		336 93	476 09	149 47	112 50		1,205 98
Bureaux de moindre import. dans la province		8,658 42			57 75	78 15			8,794 32
Total, Québec	231,927 78	53,223 19	45,392 23	201,087 16	79,258 73	39,323 35	20,164 34	19,564 90	689,941 68

Désignation des travaux.	Construction et amélio-rations.	Réparations et ameuble-ment.	Entretien.	Loyers.	Salaires et fournitures.	Chauffage.	Eclairage.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES D'OTTAWA.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Edifices des ministères—									
† Edifice Connaught (ci-devant bureau des douanes)	24,991 95								24,991 95
Edifice de l'Est, nouv. toit à l'épreuve du feu	3,643 01								3,643 01
" du parlement, reconstruction	1,497,278 91								1,497,278 91
" " et des minist., généralem.—(Biblioth. du parlem., les édifices de l'Est, de l'Ouest, Langevin et Connaught)					51,523 40	44,496 58	16,991 67		113,011 65
Protection contre l'incendie	3,555 00								3,555 00
Terrains, y compris le parc Major			13,415 42		840 00	1,395 00	396 19		16,046 61
Appareils de macération, division de la Monnaie, ministère des Finances	8,171 35								8,171 35
Pouvoir pour les ascenseurs								28,742 25	28,742 25
Posage de nouveaux fils électriques	20,014 16								20,014 16
Réparations et ameublement		462,371 72							462,371 72
Classeurs en acier	101,035 61								101,035 61
Service téléphonique			54,000 58						54,000 58
Sites pour les nouveaux édifices des ministères—									
Acquisition des propriétés, rue Wellington-Ouest	6,157 30								6,157 30
Entretien des propriétés acquises—									
Rue Sussex		711 36			840 00	664 62	46 06		2,262 04
Rue Wellington Est					420 00	933 01	237 22		1,590 23
" " Ouest		11,570 32			5,699 44	16,648 73	2,833 87		36,752 36
Edifice des archives					1,740 00	1,339 11	201 61		3,280 72
Observatoire astronomique			3,742 23			967 71	772 20		5,482 14
Laboratoire biologique						755 16	165 87		921 03
Ferme expérimentale	34,480 57					6,967 36	733 69		42,181 62
Musée des pêcheries						463 75	164 99		628 74
Edifice pour l'essai des combustibles						4,448 62	651 53		5,100 15
" géodésique						721 79	17 94		739 73
" des mines (rue Sussex)					3,300 00	3,339 40	1,944 38		8,583 78
Galerie nationale des Arts	9,749 05		8,122 10						17,871 15

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite*.

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Entretien.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBTICS—*Suite*.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ottawa—Fin.									
Pavés—									
Rue Sussex	20,985 50								20,985 50
Rue Wellington	22,012 95								22,012 95
Bureau de poste					6,920 00	2,900 70	1,442 26		11,262 96
Imprimerie nationale						15,979 05	5,348 43		21,327 48
Monte-charges	4,014 48								4,014 48
Travaux publics (atelier)					1,920 00	2,484 49	550 30		4,954 79
Rideau-Hall	2,464 56	47,499 87							49,964 43
Terrain, $ 5,377 64									
Neige, 2,454 92									
Eclairage et chauffage, 17,000 00									
Gardien, 782 50			25,615 06						25,615 06
Hôtel des Monnaies	1,019 32				840 00	5,971 79	182 50		8,013 61
Cour Suprême					1,420 00	1,967 91	198 75		3,586 66
Chantiers de l'île Victoria					420 00		227 22		647 22
Musée Victoria					13,373 50	13,493 00	4,690 54		31,557 04
Edifices loués				527,150 14	36,909 94	25,058 31	20,426 04		609,544 43
Totaux, Ottawa	1,759,573 72	522,153 27	104,895 39	527,150 14	126,166 28	150,996 09	58,223 26	28,742 25	3,277,900 40

† Les salaires, le chauffage, l'éclairage sont inclus dans la partie des édifices du parlement et des ministères.

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario.									
Acton, bureau de poste, etc.		146 64		579 95	148 25	91 84			966 68
Alexandria, bureau de poste, etc.		28 02		516 92	311 70	222 30	7 50		1,086 44
Almonte, bureau de poste, etc.		226 74		641 90	107 82	247 66	93 75		1,317 87
Amherstburg, bureau de poste, etc.		48 19		520 26	269 25	93 94	35 00		966 64
Arnprior, bureau de poste, etc.		763 57		579 51	424 25	594 30	32 00		2,393 63
Athens, bureau de poste, etc		318 80		75 79	352 20	105 65			852 44
Aurora, bureau de poste, etc		102 09		586 56	369 09	32 62	16 00		1,106 36
Aylmer, bureau de poste, etc		419 52		676 38	180 30	226 84	23 90		1,526 94
Barrie, bureau de poste, etc.		188 76		639 17	509 33	296 36	50 00		1,683 62
Belleville, bureau de poste, etc.		308 45		692 09	1,001 28	744 92	83 25		2,829 99
Blenheim, bureau de poste, etc.			266 67						266 67
Bowmanville, bureau de poste, etc	64 60	47 70		571 32	237 60	145 40	39 82		1,106 44
Bracebridge, bureau de poste, etc		25 25		621 71	250 04	97 52	6 98		1,001 50
Brampton, bureau de poste, etc		38 06		558 87	306 00	123 35	48 26		1,074 54
Brantford, bureau de poste, etc		989 56		6,377 40	1,557 74	434 82	86 85	361 14	9,807 51
Bridgeburg, bureau d'immigration		48 69							48 69
" bureau de poste, etc		275 83		382 72	238 00	163 15	20 00		1,079 70
Brighton, bureau de poste			100 00						100 00
Brockville, bureau de poste, etc.		518 10		921 35	585 18	960 07	157 25		3,141 95
Burford, bureau de poste, etc		83		523 81		69 40			594 04
Cardinal, bureau de poste	3,959 70	253 74	209 25	30 74	152 23	77 37	15 00		4,698 03
Carleton Place, bureau de poste, etc.		106 54		607 96	302 85	189 50	31 52		1,238 37
Cayuga, bureau de poste	2,304 15	18 52		326 75	68 73	74 02	9 00		2,801 17
Chatham, bureau de poste, etc.	1,343 60	38 95		670 13	239 71	241 97	20 33		2,554 69
Chesley, bureau de poste, etc.		9 65		613 03	340 05	179 30	25 00		1,167 03
Clinton, bureau de poste, etc.		96 02		295 57	284 32	130 96	8 94		815 81
Cobalt, bureau de poste			1,999 99						1,999 99
Cobourg, bureau de poste, etc.		100 18		644 05	360 75	254 41	50 75		1,410 14
Collingwood, bureau de poste, etc.		171 35		1,211 87	1,084 50	367 37	97 90		2,932 99
Cornwall, bureau de poste, etc.		104 00		916 74	270 45	285 65	75 00		1,651 84
Deseronto, bureau de poste, etc.		21 98		602 49	405 00	344 50	39 00		1,412 97
Dresden, bureau de poste		13 73		601 90	298 65	170 15	40 15		1,124 58
Dundas, bureau de poste		59 50		644 13	470 32	204 74	29 46		1,408 15
Dunnville, bureau de poste	42 89								42 89
Durham, bureau de poste	3 50								3 50
Eganville, bureau de poste, etc.		182 46		624 37	113 75	196 48	34 00		1,151 06

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*									
Ontario—Suite.									
Elmira, bureau de poste, etc	2,018 00	59 70		634 35	306 25	52 30	11 29		3,081 89
Elora, bureau de poste		21 60		514 58	222 60	116 47		6 00	881 25
Essex, bureau de poste		396 65		571 12	294 00	184 94	37 50		1,484 21
Exeter, bureau de poste, etc	3 00								3 00
Fergus, bureau de poste		45 96		581 61	21 50	128 32	25 00		802 39
Fort-William, bureau de l'ingénieur de district		34 50	1,062 26						1,096 76
" entrepôt de vérification, etc		282 23		3,253 54	1,863 08	174 35	202 50	214 55	5,990 25
" bureau de poste		153 15		737 41	766 25	268 67	90 00		2,015 48
Galt, salle d'exercices militaire, nivellement	350 54								350 54
" bureau de poste, etc		261 70		628 55	266 58	152 86	48 59		1,358 28
Gananoque, douanes		300 12			263 25	46 18	20 15		629 70
" bureau de poste		303 86		619 16	409 50	130 61	42 62		1,505 75
Glencoe, bureau de poste, etc		26 88		514 66	292 05	257 20			1,090 79
Goderich, bureau de poste, etc		237 90		576 04	14 50	187 98			1,016 42
Grimsby, bureau de poste, etc		21 15		583 67	221 00	104 93	22 01		952 76
Guelph, bureau de poste, etc		227 21		720 64	143 82	279 02	68 44		1,439 13
Hamilton, bureau de poste, etc	4,721 32	2,334 77	32 50	9,776 27	2,070 53	1,008 76	1,405 75	70 82	21,420 72
" station postale "B"	7 85	199 07	1,200 00			23 21	10 55		1,440 68
Hanover, bureau de poste, etc		99 23		610 22	133 58	139 35			982 38
Harriston, bureau de poste, etc		144 73		597 70	73 35	229 39	19 00		1,064 17
Harrow, station pour séchage du tabac		62 49							62 49
Hawkesbury, bureau de poste, etc		266 72		539 68	178 90	202 10	23 75		1,211 15
Hespeler, bureau de poste	5 91								5 91
Ingersoll, bureau de poste, etc	223 72	184 10		741 49	546 47	244 34	18 91		1,959 03
Kapuskasing (Algoma), ferme expérimentale		30 86			557 78				588 64
Kemptville, bureau de poste, etc	537 35	113 87		165 97	244 84	179 88			1,241 91
Kenora, bureau de poste, etc		1,332 02		677 04	736 20	644 79	70 77		3,460 82
Kincardine, bureau de poste		44 70		270 79	437 08	262 00	20 00		1,034 57
Kingston (édifice banq. de Toronto, Mil. et Déf.)			60 00						60 00
" douanes		221 75		882 63	429 00	136 63	113 56		1,783 57
" bureau d'immigration			130 00		39 50	6 13			225 63
" bureau du revenu de l'intérieur, etc		422 14	2,249 10	839 75	487 75	210 81	35 10		4,244 65
" magasins d'artillerie			1,000 00						1,000 00

Kingston, bureau de poste		764 91		775 39	945 21	705 29	114 51		3,305 31
" collège militaire, agrandissement de la bâtisse d'instruction	2,686 26								2,686 26
Kingsville, bureau de poste	4 42								4 42
Kitchener, entrepôt de vérification		87 46	1,219 52		17 50	13 80	1 13		1,339 41
" gare du Grand-Tronc, salle des malles			50 00						50 00
" bureau de poste, etc		474 44		621 11	408 51	196 37	32 24		1,732 67
Lakefield, bureau de poste		41 96		646 54	176 75	311 65			1,176 90
Lansdowne, bureau de poste			25 00		44 67				69 67
Leamington, bureau de poste, etc		2 70		524 91	343 00	157 50	24 00		1,052 11
Lindsay, bureau de poste, etc		33 65		706 90	532 10	302 80	26 10		1,601 55
Listowel, bureau de poste, etc		100 10		578 91	362 85	156 02	17 59		1,215 47
London, douanes, etc	838 82	304 70		1,847 68	2,075 24	397 69	103 70		5,567 83
" bureau d'immigration		4 60							4 60
" bureau de poste, etc	1,423 41	176 65		2,834 01	3,043 30	728 54	138 59		8,344 50
" bureau des impôts de guerre		1 00	191 42	41 40		11 66			245 48
L'Orignal, bureau de poste			125 00						125 00
Markham, bureau de poste				650 00	134 66	51 50			836 16
Merrickville, bureau de poste			200 00						200 00
Midland, bureau de poste, etc		290 38		626 83	35 02	238 50	23 45		1,214 18
Mildmay, bureau de poste, etc		4 75		69 95	51 99				126 69
Milton, bureau de poste		7 40		646 74	228 93	100 92	15 67		999 66
Milverton, bureau de poste, etc	1,113 00	101 95		758 54	255 00	187 45			2,415 91
Mitchell, bureau de poste		69 38		604 65	2 25	66 35	82 00		824 63
Mount Forest, bureau de poste		257 30		501 25	382 64	184 57	12 75		1,338 51
Napanee, salle d'exercices mil	841 19								841 19
" bureau de poste, etc		89 80		678 13	401 14	198 98	72 41		1,440 46
Newmarket, bureau de poste, etc		7 66		986 75	238 35	74 10	10 62		1,317 48
Niagara Falls, bureau de poste, etc		105 14		740 89	556 68	156 65	54 97		1,614 33
North Bay, bureau de poste, etc		1,404 38	14 00	943 85	793 32	271 17	36 00		3,462 72
Norwich, bureau de poste, etc		30		674 03	390 33	135 28	25 00		1,224 94
Orangeville, bureau de poste, etc		38 95		668 60	184 37	76 35	18 00		986 27
Orillia, bureau de poste, etc		629 66		717 32	759 12	295 67	23 40	12 15	2,437 32
Oshawa, bureau de poste, etc		214 10		786 58	408 59	137 81	37 16		1,584 24
Owen Sound, bureau de poste, etc		290 11		705 77	890 03	196 46	50 00		2,132 37
Palmerston, bureau de poste, etc	8,983 55	36 75		648 63	389 16	175 64			10,233 73
Paris, bureau de poste		39 75		647 08	351 25	98 32	45 60		1,182 00
Parkhill, bureau de poste, etc		265 72		242 08	313 35	73 72			894 87
Pembroke, bureau de poste, etc		338 06		640 48	756 23	344 07	40 00		2,118 84
Perth, bureau de poste	97 94								97 94
Peterboro, douanes		23 73		489 28	373 64	97 53	50 00		1,034 18
" bureau de poste, etc		255 11		948 15	691 19	294 63	75 00		2,264 08
" bureau des poids et mesures			212 50						212 50
Petrolia, bureau de poste, etc		10 63		522 40	245 40	147 81	47 76		974 00
Picton, bureau de poste, etc		190 23		540 77	366 00	222 55	21 25		1,340 80
Port Arthur, entrepôt de vérification, etc		87 25		5,572 31	2,329 22	344 33	100 15	737 68	9,170 94
" bâtisse d'immigration		10 00					2 30		12 30
" bureau de poste, etc		86 41		629 34	867 24	308 88	119 79		2,011 66
Port Colborne, bureau de poste		6 50		549 07	71 80	168 52	20 00		815 89
Port Hope, bureau de poste, etc		130 05		654 00	406 50	417 75	11 43		1,619 73

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublements.	Loyer.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Fin.									
Port Perry, bureau de poste		19 40		659 39	276 26	183 44	44 04		1.182 53
Prescott, douanes	1,387 60	42 70		137 58	230 25	25 78	60 00		1,883 91
" bureau de poste	1,382 81	37 30		904 26	320 25	149 81	60 00		2,854 43
Preston, bureau de poste, etc	381 82	14 14		708 79	445 41	161 43	80 92		1,792 51
Renfrew, bureau de poste, etc		123 45		626 14	527 69	363 93	27 00		1,668 21
Ridgetown, bureau de poste			300 00						300 00
St. Catharines, bureau de poste, etc	778 26	252 15		703 30	1,054 37	219 53	126 30		3,133 91
St. Mary's, bureau de poste, etc		192 15		543 66	422 40	142 73	28 67		1,329 61
St. Thomas, bureau de poste		433 61		491 20	478 50	205 46	18 34		1,627 11
Sandwich, bureau de poste, etc		57 09		446 95	422 35	96 04			1,022 43
Sarnia, bâtisse d'immigration		48 38							48 38
" bureau de poste, etc		387 08		831 05	501 89	233 30	67 44		2,020 76
Sault-Ste-Marie, bâtisse d'immigration		50 16							50 16
" bureau de poste, etc		355 73	115 00	2,596 87	942 38	596 22	115 09	445 51	5,166 80
Seaforth, bureau de poste		70 51		669 41	434 46	125 75	14 00		1,314 13
Shelburne, bureau de poste, etc	192 26	287 92		608 82	307 08	125 82	10 78		1,532 68
Simcoe, bureau de poste, etc		38 49		558 35	150 18	306 14	20 00		1,073 16
Smith's Falls, arsenal	328 40								328 40
" bureau de poste, etc		4 39		730 22	626 25	423 59	88 00		1,872 45
Steelton, bureau de poste		38 97		569 40	432 36	116 57	27 00		1,184 30
Stratford, bureau de poste, etc		144 77		761 20	867 33	308 64	59 80		2,141 74
Strathroy, bureau de poste, etc		156 80		620 39	265 25	94 59	22 50		1,159 53
Sturgeon Falls, bureau de poste			650 00						650 00
Sudbury, bureau de poste, etc		261 21		804 44	1,635 39	597 30	83 76		3,382 10
Sydenham, bureau de poste	12 00								12 00
Tilbury, bureau de poste		70		618 29	244 40	162 69	28 00		1,054 08
Tillsonburg, bureau de poste, etc		25 26		650 74	183 50	146 74	29 77		1,036 01
Toronto, douanes		753 82		6,960 35	1,944 08	531 90	58 24	134 03	10,382 42
" édifice des douanes (nouveau)	2,062 72								2,062 72
" messageries des douanes		229 83		1,007 99	834 35	893 88	145 21	80 00	3,191 26
" entrepôt de vérification	334 50	642 17		11,293 36	4,247 53	440 53	109 30	176 26	17,243 65
" édifice "Excelsior Life", (Commission des vivres)	371 85		380 00						751 85
" bâtisse d'immigration, rue Simcoe			499 99						499 99
" bureau " gare Union		260 01							260 01

Toronto, bur. d'immigration, 32-34 rue Adelaïde		19 98							19 98
" édifice du revenu de l'Intérieur		157 56		1,148 03	691 96	210 58	11 08	14.30	2,233 51
" bureau de poste, etc. (et additions)	9,206 71		186 47	25,389 86	8,713 50	4,938 13	479 72	434 98	49,349 37
" " réparations aux édifices sur le site de l'addition, occupés par des locataires		2,904 48							2,904 48
" station postale "A", vieille gare du G.T.		591 09	1,800 00	2,751 84	48 48	381 88		280 05	5,853 34
" " " "A", nouv. gare du G.T.	212,145 41								212,145 41
" " " "A",—temporaire		341 04		902 76	1,151 04	646 19			3,041 03
" " " "B"		169 75	640 76	12 84	5 00	59 64	3 25		891 24
" " " "C"		195 29		785 08	462 19	258 07	34 07		1,734 70
" " " "D"		144 99		786 03	464 67	226 40	7 03		1,629 12
" " " "E"	15 58	29 61	1,440 00	47 35	21 84	195 35	9 57		1,759 30
" " " "F", etc		224 80	52 00	1,263 86	757 91	194 21	19 09		2,511 87
" " " "G"		161 37		1,863 00	746 11	256 29	61 61		3,088 38
" " " "H"		2 00	900 00	14 35	2 48	53 32			972 15
" " " "K"		25 97		729 95	532 06	56 14	17 10		1,361 22
" garage du bur. de poste, rue Richmond.		441 25		970 54	1,017 84	264 34	78 78	273 25	3,046 00
" généralement				8,507 92					8,507 92
Trenton, bureau de poste, etc	5,043 71	922 84		622 53	370 68	176 47	73 75		7,209 98
Uxbridge, bureau de poste, etc		3 25		684 14	369 71	147 20			1,204 30
Vineland (Co. Lincoln), station entomologique.	69 84								69 84
Walkerton, bureau de poste, etc		28 00		545 49	351 00	200 00			1,124 49
Walkerville, bureau de poste, etc		547 95		1,074 11	65 95	208 60	35 00		1,931 61
Waterloo, bureau de poste, etc		138 11		659 99	590 32	166 18	33 38		1,587 98
Welland, bureau de poste, etc		562 59		646 86	457 51	103 28	30 00		1,800 24
West Lorne, bureau de poste	3 12								3 12
Whitby, bureau de poste, etc	2,165 38	29 75		587 10	181 60	86 01	38 00		3,087 84
Wiarton, bureau de poste	20 00								20 00
Windsor, bureau de l'ingénieur de district		70 25	1,269 00	120 00		10 72	2 70		1,472 67
" bâtisse d'immigration		164 54	600 00						764 54
" bureau de poste	1,882 50	1,067 73		1,475 92	419 82	427 67	121 28		5,394 92
Wingham, bureau de poste		54 74		325 18	51 50	249 41	29 56		710 39
Woodstock, bureau de poste, etc		859 13		1,064 17	472 86	173 70	39 20		2,609 06
Bureaux de moindre importance dans la province	10,507 67	72 23		4 00		262 34			10,846 24
Total, Ontario (Ottawa non compris)	279,866 86	35,342 58	19,230 43	167,197 68	78,821 17	37,388 54	7,363 00	3,240 72	628,450 98
Manitoba.									
Brandon, entrepôt de vérification		68 25	1,897 50		142 24	10 00	47 09		2,165 08
" ferme expérimentale	47,174 12				919 98	117 31			48,211 41
" bâtisse d'immigration		142 04			310 05	27 94	20 25		500 28
" bureau de poste, etc.		234 10		1,199 45	1,194 45	979 88	113 19		3,721 07
Carman, bureau de poste		48 74		684 25	404 59	116 79			1,254 37
Dauphin, bureau de poste, etc		55 95		708 25	645 55	384 29	54 57		1,848 61
Deloraine, édifice d'immigration			300 00		338 85				638 85
Duck Mountain (Marquette), bureau forestier		51 03							51 03
Emerson, édifice d'immigration		63 25	25 00		30 07				118 32

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite*.

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparation et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite*.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Manitoba—Fin.									
Emerson, bureau de poste, etc.		20 78		686 22	557 55	91 50			1,356 05
Le Pas, bureau des terres fédérales			700 00						700 00
" bureau de poste		10 00	600 00		101 50				711 50
Melita, bureau de poste		75	163 00						163 75
Minnedosa, bureau de poste, etc.		69 88		881 64	1,031 53	301 20			2,284 25
Morden, ferme expérimentale	975 40								975 40
" bureau de poste		197 45		887 71	558 50	150 08			1,793 74
Neepawa, bureau de poste, etc		16 16		958 30	539 70	95 05	26 96		1,636 17
Portage-la-Prairie, entrepôt de vérification		1 90	384 34	45 00		55 60	19 00		505 84
" arsenal, etc		19 70		634 07	741 58	49 84	50 25		1,495 44
" bureau de poste		155 05		906 10	775 46	460 82	25 25		2,322 68
Reston, bureau de poste			70 00						70 00
Roblin, bureau forestier			247 50						247 50
Selkirk, bureau de poste		522 36		861 92	564 98	61 07	17 91		2,028 24
Shoal Lake, bureau de poste			180 00						180 00
Souris, bureau de poste, etc		264 60		793 05	641 07	132 92	73 70		1,905 34
St-Boniface, bureau de poste		928 85		806 50	828 10	71 66	30 65		2,665 76
Stonewall, bureau de poste		18 85		534 75	272 38	45 92			871 90
Transcona, bureau de poste			650 00						650 00
Virden, édifice d'immigration			250 00		53 15				303 15
" bureau de poste, etc		47 05		827 55	662 12	18 15			1,554 87
Winnipeg, "édifice Boyd" (archives, Commiss. des ch. de fer, etc.)		8 00	2,170 00			25 84			2,203 84
Winnipeg, "édifice Chambre de Commerce" (ministère de l'Int., etc.)		119 75	5,235 00			61 69			5,416 44
Winnipeg, douanes, etc. (vieux bureau de poste)		1,844 32		7,841 90	1,823 46	712 31	171 77	130 61	12,524 37
" salle d'exercices militaires	82 74								82 74
" entrepôt de vérification		1,372 62		8,473 36	7,004 02	255 28	447 03	150 57	17,702 88
" entrepôt à grain		30			58 50				58 80
" édifice d'immigration (nouveau)	13 25								13 25
" édifice d'immigration	2,683 12	1,933 00	37 51	265 00	7,540 85	1,201 99	1,003 78	253 82	14,919 07
" édifice "Notre-Dame Investment." (Min. des T.P.)	548 55	16 06	1,873 30			11 88			2,449 79
" bureau de poste, etc	1,846 89	3,926 50	189 00	14,624 49	7,328 39	3,443 89	908 42	575 47	32,843 05
" station postale "A"	540 70	60 18	1,745 73	19 97		10 20			2,376 78

Winnipeg, station post. "A" (nouveau)	14,214 59			181 00				19 70	14,415 29
" " " "B"		555 50		2,402 25	1,510 47	158 04	104 17	27 51	4,757 94
" " " "C"		7 28	1,500 00	365 10	5 51	79 67			1,957 56
" " " "D" 62 rue St-Jacques			1,724 73	2 12					1,726 85
" " " "D"		32 55		355 32	327 43	67 06	26 51		808 87
" édifice Scott (Commis. des vivres)	932 10		305 00			9 45			1,246 55
" salle des malles de gare Union		57 20	2,416 00						2,473 20
" édif. de la banq. "Union" (imp. de g.)			675 00			3 25			678 25
" généralement				6,269 60		740 53			7,010 13
Bureaux de moindre import. à trav. la province		1,252 46							1,252 46
Totaux, Manitoba	69,011 46	14,122 46	23,338 61	52,214 87	36,912 03	9,951 10	3,140 50	1,157 68	209,848 71
Saskatchewan.									
Battleford, bâtisse d'immigration						12 00			12 00
" bureau de poste, etc.		1,888 05		798 40	873 76	534 76	74 91		4,169 88
Big River, bureau forestier			70 00						70 00
Biggar, bureau d'immigration		27 39							27 39
Estevan, bureau de poste, etc.	46 83	36 15		605 20	232 23	220 73	32 08		1,173 22
Gravelbourg, bureau d'immigration		1 30	1 00		280 50				282 80
" bureau de poste, etc.		26 30		137 95	222 95	42 50	6 00		435 70
Hudson Bay junction, bureau forestier		53 47	144 00						197 47
Humboldt, bureau de poste, etc.		330 30		844 65	774 75	251 93	48 26		2,249 89
Indian Head, ferme expérimentale	3,830 38				776 28	325 90	256 51		5,189 07
" bureau de l'inspect. des pêcheries			156 00						156 06
" pépinière forestière		354 54			1,151 88	6 29	121 41		1,634 12
" bureau forestier			516 00			15 06			531 06
Kerrobert, bureau d'immigration		11 00	1 00		190 00				202 00
Lloydminster, bureau d'immigration					190 85	20 05			210 90
" bureau de poste, etc.	4 10	2,475 74		823 40	296 25	481 02			4,080 51
Maple Creek, bureau forestier			240 00						240 00
" bureau des terres fédérales, etc.		174 85	1,100 00		492 29	14 45	7 50		1,789 09
" bureau de poste, etc.		275 03		273 28	445 84	201 85			1,196 00
Melfort, bureau de poste, etc.		806 20		806 10	1,087 67	224 52	48 00		2,972 49
Moosejaw, édifice d'immigration		20 59	100 00		199 66	39 66	18 75		278 66
" bureau de poste, etc.	579 74	2,527 53	300 00	4,498 96	3,596 77	1,225 80	276 80	430 30	13,435 90
North Battleford, édifice d'immigration		695 25	1 00		172 00	22 94	24 04		915 23
" bureau de poste, etc.		275 10		945 74	1,056 85	358 73	280 35		916 77
North Portal, édifice d'immigration		18 62	1 00		130 42				150 04
Prince Albert, bureau de l'ingénieur		91 97	1,200 00			12 00			1,303 97
Prince Albert, édifice d'immigration		210 15			162 50	14 95	8 40		396 00
" bureau de poste, etc		316 15		2,403 30	1,435 60	915 73	99 28		5,170 06
Regina, édifice Aldon (bureau des poids et mesures)			700 00			5 76			705 76
Regina, bureau de l'assist. rec.-gén.—pour contenir le bureau de poste	10,143 83								10,143 83
Regina, entrepôt de vérification		99 18		611 35	637 06	65 81	15 45		1,428 85
" bâtisse d'immigration		48 95			215 89	18 55	24 30		307 69

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*									
Saskatchewan.—Fin.									
Regina, bureau du Revenu de l'intérieur		15 00	360 00			5 85			380 85
" vieux bur. d. terres féd. (min. d. Douanes)	2,922 24								2,922 24
" vieil édi. d. la b. Royale (Rev. de loyer)				312 65	460 76	23 50	7 25		804 16
" colis postaux			1 00						1 00
" bureau de poste, etc	943 60	1,524 67	35 00	3,935 44	2,462 72	2,166 94	308 85	314 43	11,691 65
" station postale "A"		3 00	1,080 00						1,083 00
Rosthern, ferme expérimentale	3,058 25				617 80	10 19			3,686 24
Saskatoon, "édi. Canada" (Rev. de l'int., etc.)		83 23	1,315 60			40 23			1,439 06
" douanes			4,200 00			118 45			4,318 45
" entrepôt de vérification			1,136 00			27 18			1,163 18
" pépinière forestière		198 48			757 12				955 60
" édifice d'immigration		20 05			233 79	28 67	15 33		297 84
" bureau des terres fédérales		183 50	2,400 00						2,583 50
" " de poste, etc. (vieux)	1,437 92	603 95		2,375 72	1,658 97	607 48	63 34		6,747 38
" " " (nouveau), (site)	56 00	68 50							124 50
" bureau des poids et mesures			720 00						720 00
Scott, ferme expérimentale	3,017 97				289 06	58 88			3,365 91
Sutherland, pépinière forestière	1,482 13								1,482 13
Swift Current, bureau des terres fédérales			1,292 62						1,292 62
" bureau de poste		55 21	1,460 06			294 75			1,810 02
Unity, édifice d'immigration			1 00		101 30				102 30
Wadena, édifice d'immigration		3 00	2 00		191 55	30 60			227 15
Weyburn, bureau de poste, etc		234 70	1 00	862 20	773 18	333 84	102 92		2,307 84
Wilkie, édifice d'immigration		3 16			193 00				196 16
Yorkton, bureau de poste, etc		111 01		768 55	1,016 18	649 40	39 50		2,584 64
Bureaux de moindre import. dans la province	1,871 57								1,871 57
Totaux, Saskatchewan	29,394 56	13,871 27	18,534 28	21,002 89	23,377 43	9,426 95	1,879 23	744 73	118,231 34
Alberta.									
Athabaska, bâtisse d'immigration			1 00		130 30				131 30
" "Révillon Frères" (salle des malles)			30 00						30 00
Banff, bureau de poste, etc		5 00							5 00
Bassano, bureau de poste, etc		55 35		564 90	340 36	240 91	40 35		1,241 87
Calgary, bureau de l'asst. receveur général		145 95				7 50			153 45

Calgary, édifice "Blow" (Irrigation)	831 60	41 60	11,235 64	948 34		177 69			13,234 87
" "Edifice *Board of Trade*" (bureau des poids et mesures)		110 65	270 93			8 75			390 33
" édifice "Burns" (arpentage géologique)			225 00						225 00
" édifice "Cadogan" (Rev. de l'intérieur)			600 00						600 00
" édifice "Canada Life" (ministères des Postes et du Rev. de l'intérieur)		256 70	8,205 00			44 45			8,506 15
" édifice "Costello" (bureau des poids et mesures)			90 21			70			90 91
" salle d'exercices militaires	204,409 62								204,409 62
" entrepôt de vérification	4,080 97	1,513 24		5,405 56	2,681 26	309 10	363 23	1,340 84	15,694 20
" édifice du "Herald" (Commission des ch. de fer)			1,260 00			13 01			1,273 01
" bâtisse d'immigration		10 65	10 00						20 65
" édifice "Leeson-Lineham" (min. de l'Intérieur)		91 30	480 00						571 30
" bureau de poste (nouveau)	8 12								8 12
" bureau de poste (temporaire)		1,443 36	15,290 35	453 95	890 54	1,623 27	90 58		19,792 05
" bureau des graines			1,500 00			3 40			1,503 40
" édifice "Thomas" (min. de l'Intérieur)			3,725 40			10 80			3,736 20
" généralement						370 52			370 52
Castor, bâtisse d'immigration					58 10				58 10
Coutts, bâtisse d'immigration	2,043 00		1 00						2,044 00
Edmonton, entrepôt de vérification			4,200 00						4,200 00
" bâtisse d'immigration		149 82	1 00		524 75	56 70	64 24		796 51
" bureau des terres fédérales	620 84		6,600 00	332 65		268 57			7,822 06
" édifice "McLeod" (bureau du Service National)		214 66	300 00			1 40			516 06
" bureau de poste, etc		1,609 66	,207 50	8,380 20	1,615 70	1,870 89	107 33	314 80	14,106 08
" bureau des poids et mesures		2 45							2 45
Edmonton-Sud (Strathcona), éd. d'immigration						5 74			5 74
" " " bureau de poste		1,403 37		1,181 15	658 64	256 72	27 43		3,527 31
Edson, édifice d'immigration					186 90				186 90
Entwistle, bâtisse d'immigration		34 07	3 00		108 85				145 92
Falher, édifice d'immigration	118 62		550 00		112 50	2 25			783 37
Grande-Prairie, bâtisse d'immigration	4,511 96	60 90	455 00		118 75				5,146 61
" bureau des terres fédérales	160 50	7 20	240 00						407 70
Grouard, bâtisse d'immigration			225 00						225 00
High River, bureau des terres fédérales		75 45	540 00	29 70	118 80				763 95
Lacombe, ferme expérimentale	981,36				1,204 01	275 04	33 50		2,493 91
Lethbridge, ferme expérimentale	1,754,64				301 10	135 60			2,191 34
" bâtisse d'immigration		84 98			189 00	25 75	100 00		399 73
" bureau des terres fédérales, etc		108 10		650 00	233 80	74 30	75 00		1,141 20
" bureau de poste, etc	4,480 77	146 18		5,205 95	2,287 17	697 08	140 70	417 15	13,375 00
Macleod, douanes		130 22			120 05	48 99	31 00		330 26
Medicine Hat, bâtisse d'immigration			250 00	36 00		14 71			300 71
" bureau de poste, etc	814 91	927 50		1,851 30	218 95	719 64	132 21		4,664 51
Peace River Crossing, bur. des terres fédérales			720 00		60 00				780 00
" " bureau de poste		53 50	235 00		170 00				458 50
" " bureau d'immigration	4,717 25	242 85			227 40				5,187 50

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite*.

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
EDIFICES PUBLICS—*Suite*.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Alberta—Fin.									
Pincher-Creek, bureau forestier			360 00						360 00
Red-Deer, bureau de poste, etc	640 00	133 67		870 95	388 50	63 45	29 00		2.125 57
Rocky Mountain, bureau forestier		181 70	300 00		6 00				487 70
Spirit River, bureau d'immigration	4,389 95	9 75			149 00	2 25			4,550 95
Vermilion, édifice d'immigration			2 08		196 00				198 08
Viking, bâtisse d'immigration			1 00		83 00				84 00
Wainwright, bâtisse d'immigration		37 85			68 52				106 37
Wetaskiwin, bureau de poste	1,663 80	60 81		789 50	450 50	219 69	48 27		3,232 57
Bureaux de moindre import. dans la province	1,156 52				328 75				1,485 27
Totaux, Alberta	237,384 43	9,348 49	58,114 11	26,700 15	14,227 20	7,548 87	1,282 84	2,072 79	356,678 88
Colombie-Britannique.									
Agassiz, ferme expérimentale	1,460 86				953 37				2,414 23
Alberni (vieux), bureau de poste			80 00						80 00
Ashcroft, salle des malles (messag. de l'intérieur)		426 36	25 00	371 15	299 88	276 99	53 30		1,452 68
" bureau de poste	3,134 84								3,134 84
Atlin, bureau de poste, etc		22 25		152 25	127 50	108 00			410 00
Blaine, édifice d'immigration			15 00						15 00
Cedarvale, bureau de poste		2 74							2 74
Chase, bureau de poste			30 00		116 93	10 80	12 00		169 73
Chilliwack, bureau de poste, etc		47 80		633 35	302 57	75 97	36 00		1,095 69
Comox, bureau de poste, etc		12 00		301 21	99 50	39 75			452 46
Cranbrook, bureau de poste, etc		67 65		989 70	547 83	412 11	79 22		2,096 51
Cumberland, bureau de poste, etc		125 00		683 07	159 56	194 16	60 00		1,221 79
Douglas, bâtisse d'immigration		143 97			24 00	6 20			174 17
Duncan, bureau de poste, etc		23 10		953 50	443 18	259 19	30 00		1,708 97
Fernie, bureau de poste, etc		116 54		910 97	333 00	149 75	49 05		1,559 31
Grand Forks, bureau de poste, etc		232 93		908 84	579 45	139 40	60 00		1,970 62
Greenwood, bureau de poste, etc		44 35		730 10	335 10	263 72	72 00		1,445 27
Invermere, ferme expérimentale	653 06								653 06
Kamloops, édifice "Acadia" (min. de l'Int.)		210 74	3,228 05						3,438 79
" bureau de poste		146 95		413 95	324 46	119 09			1,004 45
" Edifice "Tremont"	521 71		700 00	387 17	15 00	274 77	26 00		1,924 65

Ladysmith, bureau de poste		26 25		628 70	91 00	49 06	24 00		819 01
Nanaïmo, bureau de poste, etc		343 17		1,577 75	404 37	583 33	36 00		2,944 62
Nelson, bureau de l'ingénieur de (T. P.)			654 00						654 00
Nelson, bureau de poste, etc		565 64	54 00	923 56	793 72	777 89	72 00		3,186 81
New Westminster, bur. d. Aff. d. Sauv. et d. Pêch.		579 48		778 95	187 61	56 27	40 10		1,642 41
" bureau de poste, etc		790 95	180 00	2,777 05	782 67	546 29	65 24	455 50	5,597 70
North-Vancouver, bureau de poste		73 15		925 75	260 00	124 42	10 80		1,394 12
Pacific Highway, bureau d'immigration				2 00	100 58	92 97			195 55
Port Alberni, bureau de poste, etc		68 30		695 26	253 60	114 31	28 89		1,160 36
Prince George, bureau de poste		4 00							4 00
Prince Rupert, entrepôt de vérification			600 00						600 00
" édifice "Federal", bur. (poste, etc.)		718 15	6,986 00	118 45		801 86			8,624 46
" bureau des pêcheries			463 33						463 33
" édifice d'immigration		6 40	5 00		224 74		15 20		251 34
" bureau de poste (site)	168 45								168 45
Revelstoke, "édifice de la Banque du Commerce". (min. de l'Int.)			1,201 51						1,201 51
" bureau de poste		45 00							45 00
Rossland, bureau de poste, etc		79 40		742 22	700 15	312 40	83 73		1,917 90
Salmon Arm, bureau de poste		4 00	108 00						112 00
Sicamous, bureau de poste		9 75							9 75
Sidney, ferme expérimentale	1,381 43				288 30	127 44			1,797 17
Squamish, bureau de poste	51 00								51 00
Summerland, ferme expérimentale	6,301 45								6,301 45
Union Bay, bureau de poste		7 15		262 90	158 00	102 09			530 14
Vancouver, bureau du dragage (min. des T.P.)		192 00	1,143 00						1,335 00
" édif de l'"Empire" (min. Mar. et Pêch.			400 00			8 14			408 14
" entrepôt de vérification		1,037 09		8,923 16	1,604 12	329 83	163 55	741 00	12,798 75
" bureau des pêcheries, 519 rue Pender			33 00						33 00
" bureau de fumigation			24 00						24 00
" bâtisse de détention (immigration)		1,459 77		27 60	1,053 61	1,172 25	208 40	351 00	4,272 63
" "Banq. Molson" (Bur. d. imp. d. g.)		534 00	100 00						634 00
" nouveau bureau de poste, etc	4,924 18		60 50	15,058 00	1,895 87	2,950 92	146 85	450 00	25,486 32
" vieux bureau de poste (bur. d'essais)		1,361 82		1,973 00	770 73	182 78	51 50		4,339 83
" station postale "A" (Can. Pac. R.)		477 65	3,079 28	1 60					3,558 53
" " "B"		209 48	7,200 00	2,039 56	427 50	337 16	63 90		10,277 60
" " "C" (nouveau)	1,088 34	269 87							1,358 21
" " "C"		76 70		1,168 25	497 34	101 01	27 25		1,870 55
" édif. "Vancouver" (Service Militaire)		511 50							511 50
" édifice "Winch" (bur. d. imp. d. guer.)			158 59			0 52			159 11
Vernon, bureau de poste, etc		171 99		941 52	590 79	291 94	41 25		2,037 49
Victoria, édif. "Ames-Holden" (entrep. de vérification)		149 99	3,600 00	975 00		161 21	13 56	183 22	5,082 98
" observatoire astronomique (Mont. Little Saanich)	1,262 78			441 34	129 00	478 11		166 18	2,477 41
" Edifice Dominion (impôts sur les améliorations)	2,817 50								2,817 50
bureau de fumigation, quai (Can. Pac.)			32 50						32 50
bâtisse d'immigration		447 70		5 50	532 64	81 68	83 28		1,150 80
observatoire météorologique		83 15		963 80	163 98	161 41	16 98		1,389 32

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations et ameublement.	Loyers.	Salaires et fournitures des concierges.	Chauffage.	Éclairage.	Eau.	Pouvoir électrique.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
ÉDIFICES PUBLICS—*Fin.*									
Colombie-Britannique—Fin.									
Victoria, nouveau bureau de poste, etc.	2,046 38	509 90	201 00	12,828 35	2,378 40	1,352 51	92 51	887 25	20,296 30
" vieux bur. des douan. (bur. de la marine)	498 00	960 60		934 60	577 56	103 32	21 22		3,095 30
" vieux bureau de poste, etc	8,088 42	439 47	7 50	365 40	110 68	82 80	78 12		9,172 39
Williams Head, stat. de quar. (terre et nouv. éd.)	263 75								263 75
" " approvision. d'eau.	3,702 24	600 00			8,948 96				13,251 20
Bureaux non importants de la province		1,985 99	102 00			10 09			2,098 08
Total, Colombie-Britannique	38,364 39	16,421 84	30,471 26	63,514 53	28,587 25	13,873 91	1,861 90	3,234 15	196,329 23

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
ÉDIFICES PUBLICS.				
Territoire du Yukon.				
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices publics du Yukon			40,006 17	40,006 17
Total, territoire du Yukon			40,006 17	40,006 17
Généralement.				
Annonces des soumissions du charbon—édifices fédéraux			2,505 09	2,505 09
Accessoires des bureaux de poste—Distribution de Toronto à toutes les parties du pays	7,510 53			7,510 53
Drapeaux pour les édifices fédéraux			5,140 70	5,140 70
Impressions, papeterie, instruments, voyages, etc			19,969 21	19,969 21
Salaires des commis des travaux, etc			51,837 33	51,897 33
Totaux, généralement	7,510 53		79,512 33	87,022 86

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Écosse—					
Amherst Point, quai			700 52		700 52
Anderson's Cove, brise-lames			207 00		207 00
Annapolis Royal, jetée			1,825 99		1,825 99
Antigonish Landing, quai		200 09			200 09
Arichat, quai			597 75		597 75
Arisaig, brise-lames			54 38		54 38
" quai			123 75		123 75
Baddeck, quai			104 87		104 87
Bailey's Brook, jetées de protection			598 47		598 47
Baker's Point (East Jeddore), quai			692 34		692 34
Bass River, quai			933 78		933 78
Baxter's, havre, brise-lames			471 20		471 20
Bear Cove (co. Halifax), cale			190 94		190 94
Bear River, réparations au quai	25 00		1,319 69		1,344 69
Beaver, rivière, brise-lames du nord		399 70			399 70
Bluff Head, brise-lames		400 03			400 03
Boularderie Centre, quai			624 96		624 96
Broad Cove Marsh, quai			111 08		111 08
Canning, quai			2,340 88		2,340 88
Cape St. Mary, brise-lames			2,956 55		2,956 55
Carr's Brook, quai brise-lames			878 73		878 73
Chance Harbour, brise-lames			54 60		54 60
Chebogue, protection de la grève			149 90		149 90
Chester Bassin (co. Lunenburg)	2,322 75				2,322 75
Chipman Brook, brise-lames			257 46		257 46
Clementsport	2,110 70				2,110 70
Comeau's Cove, brise-lames			141 62		141 62
Cow Bay (Port Morien), brise-lames			1,559 82		1,559 82
Cribbin's Point, quai			1,524 50		1,524 50
D'Escousse, quai			74 92		74 92
Digby, renouvellement des piliers			1,997 07		1,997 07
Eagle Head, brise-lames			1,645 02		1,645 02
East Ferry, brise-lames			20 00		20 00
East Pubnico, quai			398 24		398 24
East River (co. Pictou), améliorations		140,187 54			140,187 54
East Ship, havre, quai			117 54		117 54
Ecum Secum (co. Halifax), quai		127 81			127 81
Feltzen South, quai brise-lames			261 07		261 07
Finlay Point, quai			100 00		100 00
Fox Island, abord du brise-lames			2,700 07		2,700 07
Freeport, quai			68 53		68 53
Friar's Head, brise-lames			1,169 27		1,169 27
Fruids Point, quai		569 23			569 23
Georgeville, quai			76 75		76 75
Glace Bay, ouvrages de protection			243 36		243 36
Grand Étang, quai			200 27		200 27
Grand Narrows, quai			104 75		104 75
Half Island Cove, brise-lames			600 51		600 51
Halifax, bassin de radoub		18,545 82			18,545 82
Hampton, reconstr. du brise-lames		1,332 06			1,332,06
Harbourville, brise-lames (lit pour les bateaux)		151 90			151 90
Head of Chezzetcook, quai		24 25			24 25
Hunts Point, brise-lames			149 47		149 47
Inverness, améliorations du havre	1,500 00	562 80			2,062 80
Iona, quai			396 90		396 90
Jamesville, brise-lames			1,354 05		1,354 05
Jones Harbour, quai brise-lames			779 16		779 16
Kelly's Cove, brise-lames			392 35		392 35
Kraut Point, quai		20 00			20 00
L'Ardoise, brise-lames			466 19		466 19
La Have Reinhardt	442 90				442 90
" " East Middle	708 59				708 59

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Écosse—Suite.					
Lingan Beach, ouvrages de protection			646 22		646 22
Litchfield, brise-lames			142 70		142 70
Little Harbour (co. Pictou), quai		892 75			892 75
Liverpool, chenal .... $27,597.48 Moins l'ouvrage fait pour des particuliers.. .... 545.32	27,052 16				27,052 16
Livingstone's Cove, quai			155 22		155 22
Lower Kingsburg, cale et brise-lames		285 70			285 70
Lunenburg	39 39				39 39
Malignant Cove, quai			26 00		26 00
Marble Mountain, quai			319 03		319 03
Margaree, brise-lames			936 08		936 08
Margaree, améliorations du havre	112 08	4,789 38			4,901 46
McKay's Point (Judique), brise-lames			591 62		591 62
McNair's Cove, brise-lames			899 97		899 97
Meat Cove, havre			50 01		50 01
Middle River (lower), barrages de dériv			149 96		149 96
Middle River (upper) " "			199 63		199 63
Mill Creek, quai		299 41			299 41
Morrison's Landing, ouvrage de prot.			199 98		199 98
Mosher's Bay, brise-lames			335 95		335 95
Necum Teuch, quai			1,619 70		1,619 70
New Harbour, brise-lames			584 29		584 29
Newelton, quai			398 99		398 99
North-East Point, quai			40 08		40 08
North River (St. Ann's), quai			599 41		599 41
North Ingonish, quai			366 30		366 30
North Sydney, quai pour le lest			1,317 49		1,317 49
Nyanza, quai			79 83		79 83
Ogden's Pond, ouvrage de protection		37 04			37 04
Owl's Head, quai			128 57		128 57
Park's Creek (co. Lunenburg)	970 20				970 20
Parrsboro, quai			2,016 02		2,016 02
Pictou, Abercrombie, chenal	34,768 38				34,768 38
Poirierville, quai			111 60		111 60
Port Dufferin, quai			49 83		49 83
Porter's, lac, issue			104 64		104 64
Port George (co. Annapolis), brise-lames			1,477 47		1,477 47
Port Hastings, quai			142 90		142 90
Port Hilford, brise-lames			289 58		289 58
Port Hood, quai		64 75			64 75
Portuguese Cove, brise-lames			812 79		812 79
Ross' Ferry, quai			96 14		96 14
Sandy Cove, brise-lames			1,925 62		1,925 62
Scott's Bay, b ise-lames			1,300 00		1,300 00
Seaforth, brise-lames			371 07		371 07
Shelburne, havre	2,445 09				2,445 09
Short Beach, brise-lames		4,676 17			4,676 17
Shubénacadie, jetées de dérivat., etc.		23,000 00			23,000 00
Sight Point (co. Inverness), quai			299 33		299 33
Sober Island, quai			264 81		264 81
South Ingonish, brise-lames			44 75		44 75
South Side (Donald's Head), brise-lames		30 57			30 57
South Wallace, quai			605 04		605 04
St. Peter's, goulet	8,794 84				8,794 84
Summerville, quai		174 80			174 80
Swim's Point, quai			656 09		656 09
Sydney, havre, barre du sud (caisson)			180 00		180 00

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Fin.					
Three Fathom, havre, ouvrage de protection de la grève, etc.			810 18		810 18
Tiverton, brise-lames			1,416 28		1,416 28
Trout Cove, brise-lames			1,495 70		1,495 70
Vogler's Cove, quai			125 02		125 02
West Arichat, quai			566 48		566 48
West Chezzetcook, brise-lames			199 65		199 65
West Chezzetcook, quai			198 81		198 81
West Dublin	1,282 54				1,282 54
Westport, quai			208 71		208 71
West Pubnico (inférieur), quai			199 49		199 49
Weymouth, quai			150 65		150 65
White Point, brise-lames		104 13			104 13
Whycocomagh, quai			254 12		254 12
Windsor, havre, quai "Goudge'			449 82		449 82
Wolfville, hangar sur le quai			200 00		200 00
Yarmouth, amélioration du havre	4,596 78	509 12	44 25		5,150 15
Young's Landing, quai			74 92		74 92
Généralement	7,999 05			2,932 47	10,931 52
Totaux, Nouvelle Ecosse	95,170 45	197,385 05	58,665 06	2,932 47	354,153 03
Ile du Prince-Edouard—					
Alberton	1,909 22				1,909 22
Annandale, quai			172 62		172 62
Bridgetown (co. Kings)	10,598 39				10,598 39
Cardigan South, quai			20 00		20 00
Georgetown (quai de la reine)			40 00		40 00
Grand River (quai McPherson)	1,314 54				1,314 54
Hickey's, quai			29 75		29 75
Hurd's Point, quai			295 00		295 00
Little Sands, quai		1,101 41			1,101 41
Miminigash, brise-lames, etc			2,134 70		2,134 70
McPherson's Cove, jetée			40 00		40 00
Mink River, quai			118 28		118 28
Mount Stewart, quai	8,919 96		16 60		8,936 56
Murray Harbour, quai du sud			8 69		8 69
Panmure Island, quai			40 00		40 00
Pinette, jetée			73 45		73 45
Port Selkirk, jetée			643 88		643 88
Rocky Point, quai		115 11			115 11
Rustico, jetée du sud	15,019 16		115 13		15,134 29
" ouvrage de protection de la grève	493 76	224 72			718 48
Souris, brise-lames			876 36		876 36
Tignish, brise-lames			1,993 79		1,993 79
West Point, quai			67 28		67 28
Wood Ile, brise-lames			340 42		340 42
Généralement	3,999 52			1,630 28	5,629 80
Totaux, Ile du Prince-Edouard	42,254 55	1,441 24	7,025 95	1,630 28	52,352 02
Nouveau-Brunswick—					
Albert, bassins pour les vaisseaux		375 29			375 29
Anderson's Hollow, quai			544 89		544 89
Baie du Vin, quai			10 32		10 32
Barker, quai (rivière St-Jean)			36 14		36 14
Bass, rivière, quai		226 16			226 16
Bathurst, amélioration du havre	41,041 50				41,041 50
" Tête à gauche	10,664 93				10,664 93
Buctouche	129 99				129 99
Burton, Palais de justice, quai			223 50		223 50
Campbellton, quai	16,846 49		1,292 78		18,139 27

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c
Nouveau-Brunswick—(Fin.)					
Caraquet, quai			39 85		39 85
Chatham, île du Milieu	835 49				835 49
Chockfish, brise-lames			139 25		139 25
Church, rivière	3,134 88				3,134 88
Dalhousie	497 21				497 21
Dipper Harbour, quai brise-lames			294 11		294 11
Durham, quai (co. Restigouche)			244 03		244 03
Edgett's Landing, quai			70 12		70 12
Fairhaven (Ile Deer), quai			64 88		64 88
Fort Dufferin, ouvrages de protection			9,998 63		9,998 63
Ford's Mills (co. Kent)	422 08				422 08
Gagetown, quai		465 09			465 09
Glasier's, quai (co. de Sunbury)		33 97			33 97
Grande Anse, brise-lames			1,723 43		1,723 43
Grandigue	1,032 59				1,032 59
Hopewell Cape, quai			9 75		9 75
Leonardville, quai			150 02		150 02
Lord's Cove, quai			49 95		49 95
Lorneville, abord du quai			75 20		75 20
Lower Jemseg, quai à l'eau haute			7 21		7 21
McLean's Gully (co. Kent)	21 65				21 65
Martin's Head, ouvrages de protection		597 83			597 83
Millerton, quai			379 60		379 60
Mill's Point, quai			545 01		545 01
Moulie, rivière, quai (Co. Kent)		421 02			421 02
Neguac, quai			1,931 25		1,931 25
Oak Point, quai	4,311 33		19 99		4,331 32
Quaco (St Martin), brise-lames de l'est		360 85	570 70		931 55
Renforth, quai (rivière St-Jean)			39 66		39 66
Richardson, quai			39 75		39 75
Richibucto, cap, brise-lames	1,539 67	1,799 37	123 19		3,462 23
Rivière Kouchibouguac	454 00				454 00
Rivière St-Charles	481 06				431 06
Riv. St-Jean, enlèvement de souches	1,983 00				1,983 00
Rothesay, quai			49 63		49 63
St. Andrews, quai du marché			541 26		541 26
St-Jean, améliorations du havre :—					
Chenal	48,953 80				48,953 80
Baie Courtenay	179,444 04	102,369 10			281,813 14
Brise-lames de la pointe Negro			1,777 91		1,777 91
Ile Partridge, station de quarantaine, quai en eau profonde		1,288 98			1,288 98
St-Jean-Ouest, jetées, hangars, etc	28,857 38	132,144 45	24,884 56		185,886 39
St-Nicholas, rivière, quai		359 52	735 02		1,094 54
Scotchtown, quai			30 75		30 75
Seal Cove, brise-lames de l'ouest			33 00		33 00
Shediac, quai			78 59		78 59
Shippegan Gully, brise-lames, etc			3,672 24		3,672 24
Shippegan, quai	29,274 89	1,895 59			31,170 48
Stonehaven, brise-lames			483,55		483 55
Tracadie Beach, ouvrage de protection			403 50		403 50
Tynemouth Creek, brise-lames		1,524 29			1,524 29
Welshpool, quai			30 61		30 61
Whitehead, quai			185 34		185 34
Généralement	8,170 50			2,770 91	10,941 41
Totaux, Nouveau-Brunswick	378,096 48	243,861 51	51,529 17	2,770 91	676,258 07

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES et RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—					
Anse-à-Beaufils, quai			45 00		45 00
Anse-à-l'Eau (Tadoussac), quai			6 00		6 00
Anse-aux-Gascons, quai			568 63		568 63
Anse-aux-Griffons, jetées			1,499 78		1,499 78
Anse St-Jean, quai			50 77		50 77
Baie St-Paul (Cap-aux-Corbeaux), quai			1,270 54		1,270 54
Barachois-de-Malbaie, jetée de dériv.			1,198 96		1,198 96
Batiscan, chenal d'amont	5,095 14				5,095 14
Belœil, nouvelle estacade		618 07		241 73	859 80
Berthierville, quai	206 14				206 14
Berthier-en-bas, quai			994 40		994 40
Bic, quai à la Pointe-à-Coté			73 35		73 35
Bigelow, chenal, Rivière-du-Lièvre	468 13				468 13
Brewer's Creek (Labelle), quai flottant			12 00		12 00
Buckingham (Labelle), quai flottant			95 58		95 58
Cabano, quai			200 65		200 65
Cacouna, quai			154 70		154 70
Cap-Chat, jetée			168 54		168 54
Cap-de-la-Madeleine, quai				50 00	50 00
Cap St-Ignace, quai			145 15		145 15
Cape Cove, jetée			1,549 91		1,549 91
Caughnawaga........ $8,902 12					
Moins le travail fait pour un particulier........ 532 00					
	8,370 12				8,370 12
Cascades, rapides—Pilier. d'anc., rec.		1,360 31			1,360 31
Champlain, quai				26 00	26 00
Chicoutimi, chenal	2,932 17				2,932 17
" quai			1,745 37	1,004 77	2,750 14
Clark City, reconstruction du quai		4,155 44			4,155 44
Contrecoeur, quai	4,035 11			55 60	4,090 71
Cross Point, quai			767 65		767 65
Desjardins, quai			2,409 82		2,409 82
Dodd's Landing (Labelle), quai flottant			7 50		7 50
Doucet's Landing	1,012 00				1,012 00
Douglastown, quai			271 82		271 82
East-Templeton, quai			400 67		400 67
Father Point, quai		1,051 68			1,051 68
Fort William, rivière Ottawa, quai			51 13		51 13
Gaspé, quai			1,244 52		1,244 52
Georgeville, quai			69 60		69 60
Glen Almond (Labelle), quai flottant			12 00		12 00
Graham, quai		3,553 31			3,553 31
Grandes-Bergeronnes, quai			121 75		121 75
Grenville	401 46				401 46
Grande-Vallée, quai			16 00		16 00
Grindstone (Iles-de-la-Madeleine), brise-lames			1,665 47		1,665 47
Grondines, quai			53 27		53 27
Grosse-Isle (Iles-de-la-Madeleine), brise-lames			16 00		16 00
Grosse-Isle, quai de l'est (station de quarantaine)			2,373 19		2,373 19
Grosse-Isle, quai de l'ouest (station de quarantaine			1,783 71		1,783 71
Grosses-Roches, enlèvem. de cailloux		499 68			499 68
High Falls (co. Labelle), quai flottant		50 75			50 75
Hospital Bay (Iles-de-la-Madeleine), brise-lames			148 35		148 35
Hudson, reconstruction du quai		4,799 91			4,799 91
Hull, quai			167 57	45 50	213 07
Ile-aux-Coudres, quai		474 15			474 15

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Ile-aux-Foins	10,944 80				10,944 80
Ile Perrot, nord, quai			1,627 24		1,627 24
Ile-Verte—Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, quai		199 85			199 85
Ile-Verte, village, quai			2,465 58		2,465 58
Kamouraska, quai			12 50		12 50
Lacolle, quai			2,887 80		2,887 80
Lac St-Louis	19,584 27				19,584 27
Laprairie, ouvrage de protection		147,602 00			147,602 00
La Salette (Rivière-du-Lièvre), quai flottant	1,074 15		6 00		1,080 15
Lauzon—besoin de rad. "Champlain"		953,670 81			953,670 81
" " " "Lorne"				28,318 30	28,318 30
Lavaltrie, quai				47 49	47 49
Lévis, quai en eau profonde		560 00		1,507 11	2,067 11
Longs Rapids, Riv.-du-Lièvre	2,279 28				2,279 28
Longueuil	45,407 05				45,407 05
Lotbinière, quai			1,109 98		1,109 98
Magog, quai			91 41		91 41
Malbaie, jetée			902 70		902 70
Masson, quai			814 33		814 33
Mégantic, quai			56 01		56 01
Mission, pointe	10,410 76				10,410 76
Mont-Louis, ouvrage de protection		273 04			273 04
Montréal, bassin de radoub				105,000 00	105,000 00
Murray Bay, quai			202 69		202 69
Newport, brise-lames			907 82		907 82
Norway Bay, quai (riv. Ottawa)		4,703 70			4,703 70
Papineauville, quai	301 28		64 96		366 24
Phillipsburg, reconstruction du quai		2,007 28			2,007 28
Pierreville, quai			108 30		108 30
Pointe-à-Brousseau, quai			228 99		228 99
Pointe-à-Elie, brise-lames (Iles-de-la-Madeleine)			129 34		129 34
Pointe-aux-Esquimaux, quai			22 39		22 39
Pointe-aux-Trembles (co. Portneuf), quai		719 94			719 94
Pointe Claire, quai				150 00	150 00
Pointe Fortune, quai			10 00		10 00
Pointe Piché (Timiskaming), quai				40 00	40 00
Pointe Shea (Ile-de-la-Madel.), quai			1,298 75		1,298 75
Pointe St-Pierre, brise-lames			603 29		603 29
Poltimore, quai flottant (Rivière-du-Lièvre)			26 50		26 50
Poupore (Riv.-du-Lièvre)	6,292 60				6,292 60
Québec, havre (riv. St-Charles), amélioration de la navigation		137,357 18			137,357 18
Repentigny, quai			10 00		10 00
Rimouski, améliorations du havre		59,228 04			59,228 04
Rimouski, quai			195 57	1,222 81	1,418 38
Riv.-aux-Renards, quai			175 00		175 00
Riv. Bonaventure, jetée de dérivation		10 00			10 00
Rivière-des-Vases (co. Témiscouata), jetée			999 50		999 50
Rivière-du-Lièvre, écluse				5,938 70	5,938 70
Rivière Gatineau, protection de la rive			15 00		15 00
Rivière Ouareau, brise-glaces			1,379 99		1,379 99
Rivière Ouelle, quai		5,503 69			5,503 69
Rivière St-Louis	517 96				517 96
Rivière St-Maurice	10,502 86				10,502 86
Rivière Saguenay, ouvr. de protection	32,254 16	498 38			32,752 54
Roberval, quai			211 90		211 90
St-Alexis, quai			2,916 25		2,916 25

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Fin.					
St-Alphonse (co. Chicoutimi), quai	5,212 03		706 14		5,918 17
St-André de Kamouraska, quai			1,178 85		1,178 85
St-Anicet, quai			132 75		132 75
Ste-Anne-de-Beaupré, quai			674 68		674 68
Ste-Anne-de-Bellevue	90 00				90 00
Ste-Anne-des-Monts, débarcadère, etc.		7,546 15			7,546 15
Ste-Anne-de-Chicoutimi, quai			2,760 24		2,760 24
St-Charles-de-Caplan, quai		1,142 43			1,142 43
St-Charles-de-Richelieu, quai			287 77		287 77
St-Denis-de-Richelieu, quai			149 98		149 98
St-Eloi (co. Témiscouata), quai			155 40		155 40
Ste-Emélie (Leclercville), quai			16 00		16 00
Ste-Famille (Ile d'Orléans), quai			193 38		193 38
Ste-Félicité, quai			599 13		599 13
St-François (Ile d'Orléans, côté sud), quai			134 20		134 20
St-Fulgence, quai	1,948 82		280 95		2,229 77
Ste-Geneviève-de-Batiscan, abord du quai		219 90			219 90
St-Grégoire-de-Montmorency, mur de soutènement		231 18			231 18
St-Ignace-de-Loyola, digues			660 51		660 51
St-Irénée-les-Bains, quai			588 22		588 22
St-Jean-des-Chaillons, quai			631 29		631 29
St-Jean (Ile d'Orléans), quai			114 28	12 05	126 33
St-Jérôme, quai			1,801 69		1,801 69
St-Jean, pilier brise-glace, etc		739 47	18 80	28 80	787 07
St-Laurent (Ile d'Orléans), quai			1,852 25	105 93	1,958 18
St-Majorique, quai			400 88		400 88
St-Mathias, quai				15 00	15 00
St-Méthode, quai			300 70		300 70
St-Michel-de-Bellechasse, quai			1,599 67		1,599 67
St-Ours, quai		50 08			50 08
St-Paul, Ile-aux-Noix, quai			777 56		777 56
St-Pierre-les-Becquets, quai			37 20		37 20
St-Roch-de-Richelieu, quai		952 15			952 15
St-Siméon, quai			95 14		95 14
St-Ulric, quai			1,200 00		1,200 00
St-Zotique, reconstruction du quai		2,039 14			2,039 14
Sabrevois, quai			1,481 39		1,481 39
Sept-Iles, quai, grue		280 95			280 95
Sorel, quai en eau profonde		7 00			7 00
Trois-Lacs (co. Mégantic), abord du quai			96 88		96 88
Trois-Pistoles, quai et brise-lames			999 37		999 37
Varennes, ouvrage de protection		1,232 81			1,232 81
Vaudreuil, quai			74 75		74 75
Woburn, quai			195 50		195 50
Yamachiche, débarcadère			40 00		40 00
Yamaska, écluse et barrage			671 15	1,951 73	2,622 88
Généralement	12,374 08			36,807 79	49,181 87
Totaux, Québec	181,714 37	1,343,338 47	61,745 84	182,569 31	1,769,367 99
Ontario—					
Abram's-Chute (dist. Kenora), enlèvement des cailloux		486 90			486 90
Arnprior, quai				22 50	22 50
Bayfield, jetées			1,356 44		1,356 44
Beaumaris, quai			75 38		75 38
Belleville, quai, (hangar)		200 00			200 00
Big Bay Point, quai			719 62		719 62
Bobcaygeon, quai flottant				7 50	7 50

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$.
Ontario—Suite.					
Bowmanville, jetées			3,322 83		3,322 83
Bracebridge, quai			109 06		109 06
Bronte, jetée			1,047 38		1,047 38
Bruce Mines, quai, etc.		346 40			346 40
Burlington, chenal, pont			189 58	5,855 03	6,044 61
Burlington, chenal, jetée			1,050 00		1,050 00
Burlington, mur de soutènement		10,441 59			10 441 59
Byng Inlet	18,056 10				18,056 10
Cardinal	8,039 91				8,039 91
Charlton (Nipissing), quai			113 48		113 48
Christian, île (Simcoe), quai			554 97		554 97
Chute-à-Blondeau, quai			45 53		45 53
Cobourg, jetée de l'est			13,227 95		13,227 95
" havre	3,711 18				3,711 18
" jetée Langevin			2,491 70		2,491 70
Collingwood, bassin de radoub n° 1				15,000 00	15,000 00
" " n° 2				9,208 96	9,208 96
Cumberland, quai			298 23		298 23
Desbarats, quai flottant (Algoma)		99 55			99 55
Fighting, île	319 33				319 33
Fort-William, améliorations du havre	163,913 04	62,854 07	616 37		227,383 48
French, rivière, barrage			2,745 17		2,745 17
Goderich, améliorations du havre			1,094 55		1,094 55
Grand Bend, jetée, etc.			181 95		181 95
Haileybury, quai			1,389 86		1,389 86
Hamilton, améliorations du havre	12,877 99				12,877 99
Hawkesbury ... 14,825 15 Moins l'ouvrage fait pour des particuliers ... 8,150 01	6,675 14				6,675 14
Juniper, île (lac Stoney), quai				20 00	20 00
Kenora, quai				180 00	180 00
Kincardine, brise-lames	6,260 75		2,195 68		8,456 43
Kingston, b. de radoub, murs de sout.			8,732 11		8,732 11
" améliorations du havre		45,011 93			45,011 93
Kingsville, jetées			198 29		198 29
Lakeport, abord du quai			119 22		119 22
Leamington, quai			951 05		951 05
L'Orignal, quai			199 17		199 17
Michipicoten, rivière, quai			607 99		607 99
Midland	22,930 79				22,930 79
Minaki, quai		18 20			18 20
Montréal, rivière (barrage Latchford)				2,633 99	2,633 99
Nipissing, quai			178 50		178 50
New-Liskeard, quai			689 09		689 09
Oshawa, jetée			1,219 68		1,219 68
Owen Sound, quai			3,996 79		3,996 79
Pelée, île, quai			539 20		539 20
Pembroke, quai			1,679 33		1,679 33
Peterborough (rue George), quai			580 02	12 07	592 09
Petawawa, quai			598 59		598 59
Picnic, îles (baie Georgienne), améliorations	3,830 35				3,830 35
Port Arthur, bassin de radoub				35,641 50	35,641 50
" améliorations du havre	38,689 58	40,353 40			79,042 98
Port Burwell, jetées	19,148 99		1,910 83		21,059 82
Port Colborne, brise-lames de l'ouest			398 50		398 50
" " l'est			1,950 00		1,950 00
Port Hope, havre, jetées			6,046 75		6,046 75
Port Maitland	9,684 37				9,684 37
Port Stanley, éperons		16,770 18			16,770 18

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Fin.					
Port Stanley, amélioration du havre .. 19,354 46; Moins l'ouvrage fait pour des particuliers 3,119 67	16,234 79	55,081 98	123 85	....	71,440 62
Rainy, rivière, trav. de protection	....	....	719 96	....	719 96
Rivière Thames, enlèvement de cailloux à l'embouchure	....	11 25	....	....	11 25
Robin's Landing, quai	....	....	....	25 00	25 00
Rondeau, érosion dans le havre, jetées, etc	2,049 87	2,737 75	3,698 39	....	8,486 01
St-Joseph (co. Huron), quai	....	....	400 00	....	400 00
Sault-Ste-Marie, quai	....	1,140 72	505 30	....	1,646 02
Seven Mile Narrows, caiss. de protect.	....	....	109 76	....	109 76
Shrewsbury, jetée	....	....	187 95	....	187 95
Silver Centre, quai	....	....	1,030 66	....	1,030 66
Southampton, jetées	....	....	2,987 56	....	2,987 56
Sturgeon Falls, quai	....	....	213 73	....	213 73
Thornbury, quai	....	....	737 01	....	737 01
Tobermory, estacades de direction	....	....	....	136 61	136 61
Toronto, amélioration du havre:—					
Canadian-Stewart, contrat	....	875,586 54	....	....	875,586 54
Fisherman's isld. (nouvel édifice)	....	745 07	....	....	745 07
Quai de la reine	....	....	....	50 00	50 00
Wendover, quai	....	3,457 20	124 75	....	3,581 95
Wheatley, quai	....	....	227 50	....	227 50
Windsor, jetée	....	664 42	51 60	1,200 00	1,916 02
Généralement	7,080 22	....	....	14,859 58	21,939 80
Totaux, Ontario	339,502 40	1,116,007 15	74,538 86	84,852 74	1,614,901 15
Manitoba—					
Arnes, quai	....	....	1,218 24	....	1,218 24
Assiniboine, rivière, ouvr. de protect.	....	1,598 45	....	....	1,598 45
Big George, île	2,977 38	....	....	....	2,977 38
Gimli (Lac Winnipeg), quai	....	....	519 60	....	519 60
Gimli " ouvrage de protection	....	....	689 26	....	689 26
Hnausa (Lac Winnipeg), quai	1,077 56	....	1,260 63	....	2,338 19
Killarney, barrage	....	....	34 44	....	34 44
Petite Rivière Pembina, détournement des eaux dans le lac Pélican	....	125 00	....	....	125 00
Minette, quai	....	12 87	....	....	12 87
Rivière-Rouge, dragage à l'embouch.	11,520 09	....	....	....	11,520 09
" Park Point, île Crescent	7,839 39	....	....	....	7,839 39
" Ile Sugar	1,029 93	....	....	....	1,029 93
" Les Fourches	10,457 79	....	....	....	10,457 79
Rapides St-André, écluse et barrage	....	....	300 00	14,189 77	14,489 77
Selkirk, chantier maritime, y compris les arrérages du loyer	717 11	7,347 33	....	3,512 21	11,576 65
Selkirk, étang	10,632 51	....	....	....	10,632 51
Généralement	1,209 60	....	....	3,186 52	4,396 12
Totaux, Manitoba	47,461 36	9,083 65	4,022 17	20,888 50	81,455 68
Saskatchewan et Alberta—					
Généralement	822 50	....	....	2,041 27	2,863 77
Totaux, Saskatchewan et Alberta	822 50	....	....	2,041 27	2,863 77

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
HAVRES ET RIVIÈRES.					
Colombie-Britannique.					
Ainsworth, quai			59 47		59 47
Argenta, quai (hangar.)			8 85		8 85
Alice Arm, quai			100 00		100 00
Beaton, quai			249 56		249 56
Bindlay's Landing, quai flottant			221 59		221 59
Bold Point, quai flottant			103 99		103 99
Burrville	4,418 28				4,418 28
Burton, quai			73 67		73 67
Campbell, rivière, quai			1,847 18		1,847 18
Canoe Pass	1,817 89				1,817 89
Capilano, barrage			294 00		294 00
Christiana creek, treillis à poissons		484 57			484 57
Clayoquot, quai			554 33		554 33
Comox, quai			225 00		225 00
Coquitlam	5,402 85				5,402 85
Courtenay	6,725 67				6,725 67
Crofton, quai			437 00		437 00
Deas Island	1,591 51				1,591 51
Dignan's Bay (Ile Gabriola) quai flott.			89 89		89 89
Eagle Cliff, quai flottant			475 32		475 32
Edgewood, quai			251 75		251 75
Esquimalt, vieux bassin de radoub				17,719 46	17,719 46
Fanny Bay, quai flottant			154 12		154 12
Farrington's quai de (hangar)			8 85		8 85
Forest Glen	9,630 34				9,630 34
Fraser, rivière, amélioration:—					
Barre, Annieville	4,129 41				4,129 41
Chilliwack, enlèvement des souches dans l'étang Greyell		255 05			255 05
Eburne, barrages à ailerons	2,341 38	2,984 54			5,325 92
Nicomen, étang, enlèv. des cailloux.		199 88			199 88
Bras nord	19,004 41				19,004 41
Battures de sable	66,505 09				66,505 09
Drague *Samson*				19,362 15	19,362 15
Sondages en général		1,262 47			1,262 47
Steveston, jetée		8,459 93			8,459 93
Ile Westham, barrages à ailerons		2,430 33	3,027 51		5,457 84
Gower Point, quai flottant			200 03		200 03
Grace Harbour, quai flottant			476 41		476 41
Graham's Landing	2,350 39				2,350 39
Gray's Creek, quai (hangar)			8 85		8 85
Grantham's Landing, quai			34 32		34 32
Halcyon, quai			50 00		50 00
Half-Moon Bay, quai flottant		103 92			103 92
Hammond, quai			382 22		382 22
Haney, quai			78 69		78 69
Hatzic, quai			564 14		564 14
Holberg, quai			3,242 50		3,242 50
Hope Point, quai flottant			19 15		19 15
Ile James, quai			512 00		512 00
Kootenay, quai			265 62		265 62
Ladner	7,393 15				7,393 15
Langley, quai			136 32		136 32
Lilloet, rivière, quai et hangar	2.269 50				2,269 50
Long Beach, quai et hangar			62 85		62 85
McAdams, quai			71 14		71 14
McDonald's Landing, quai (hangar)		390 44			390 44
McKay's, débarcadère			139 40		139 40
Matsqui, quai			102 02		102 02
" barrage No 1			641 20		641 20
Metchosin, quai			787 04		787 04

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Suite.					
Mirror, lac, quai			335 34		335 34
Mission, quai			100 50		100 50
Mount Lehman, quai			200 33		200 33
Naas, rivière	5,224 50				5,224 50
Nanaimo Harbour, améliorations	39,469 24				39,469 24
Needles, abords du quai			49 96		49 96
New-Westminster, chantiers Bone	234 12				234 12
Scieries de Brunette	1,372 82				1,372 82
Divers travaux de mécaniciens	3,875 08				3,875 08
Nitinat	3,650 80				3,650 80
Nootka, île, quai			2,489 00		2,489 00
Okanagan, rivière, améliorations	7,157 88	1,332 34			8,489 42
Pender Harbour, quai flottant			7 60		7 60
Port Coquitlam	5,110 18				5,110 18
Port Clements (Queenston), quai			1,596 56		1,596 56
Port Moody, quai			241 99		241 99
Powell, rivière, quai			998 46		998 46
Prince Rupert, bassin de radoub (insp.)				2,533 36	2,533 36
" " stat. de quarantaine, quai			2,000 00		2,000 00
Pritchard, (lac Shuswap), quai		15 60			15 60
Quatsino, quai			4,356 20		4,356 20
Renata, quai			39 75		39 75
Riverside, quai			309 70		309 70
Revelstoke, ouvrages de protection		1,995 57			1,995 57
" prolongement du barrage		59 84			59 84
Robert's Creek, quai			495 96		495 96
Rocky Point, quai			349 52		349 52
Roy, quai flottant			8 85		8 85
Safety Cove, quai			32 00		32 00
Sapperton, quai			814 42		814 42
Savary Island, quai			248 50		248 50
Sidney Island, quai			1,246 50		1,246 50
Skeena, rivière	11,803 48				11,803 48
Smith's Landing (île Cortez), quai flottant			10 00		10 00
Spintula, quai flottant			16 00		16 00
Squamish	4,129 41				4,129 41
Stave, rivière	1,755 41				1,755 40
Syringa Creek, quai flottant			51 00		51 00
Ucluet, quai			580 00		580 05
Union Bay, quai			6,688 25		6,688 20
Vancouver, False Creek	1,121 70				1,121 78
" First Narrows	59,264 48				59,264 44
" améliorations du havre	228 41	6,515 35	1,692 18		8,435 96
" batture Parthia	55,181 46				55,181 40
Vargas, île, quai			10 00		10 00
Victoria, havre de 121,206 24					
Moins l'ouvrage fait par des particuliers 1,389 51		1,370,005 04			1,489,821 77
———	119,816 73				
West Demars, quai			194 63		194 63
Whonnock, quai			298 71		298 71
William's Head, stat. de la quarantaine		3,471 44			3,471 44
Willow Point, quai flottant			449 27		449 27
Généralement	2,492 15			8,749 51	11,241 66
Totaux, Colombie-Britannique	455,466 92	1,399,966 31	41,867 16	48,364 48	1,945,664 87

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Territoire du Yukon—					
Yukon, rivière, amélioration de la navigation	....	4,272 45	....	....	4,272 45
Total, territoire du Yukon...	....	4,272 45	....	....	4,272 45
Généralement—					
Dépenses générales du personnel, etc.	....	....	....	10,329 67	10,329 67
Salaires des ingénieurs de district, des assistants, etc.	....	....	....	384,016 65	384,016 65
Forages d'essai pour divers travaux projetés	....	9,588 26	....	....	9,588 26
Totaux, havres et rivières, en général	....	9 588 26	....	394,346 32	403,934 58
Outillage de dragage—					
Ontario et Québec	....	21,989 42	30,399 10	....	52,388 52
Total, outillage de dragage	....	21,989 42	30,399 10	... .	52,388 52

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
GLISSOIRS ET ESTACADES.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.
Rivière Saguenay	....	....	9,027 51	9,027 51
District d'Ottawa—				
Rivière Noire	....	1,451 28	....	1,451 28
Rivière Coulonge	542 49	1,779 58	....	2,322 07
Rivière Gatineau	75 85	1,831 09	600 00	2,506 94
Rivière Madawaska	....	5,853 05	....	5,853 05
Rivière Ottawa	....	841 64	28,134 46	28,976 10
Rivière Petawawa	....	5,860 70	....	5,860 70
Districts de Trent et Newcastle	2,999 97	....	204 98	3,204 95
Perception des droits de glissoirs et d'estacades	....	....	5,656 76	5,656 76
Totaux, glissoirs et estacades	3,618 31	17,617 34	43,623 71	64,859 36
PONTS ET CHAUSSÉES.				
Québec et Ontario—				
Pont Bryson	....	595 41	....	595 41
Pont Chapeau	....	363 13	....	363 13
Pont Des Joachims	....	91 05	....	91 05
Chemin Matapédia	....	118 95	....	118 95
" " pont du ruisseau à Pitt	....	399 03	....	399 03
Ponts et rues de la cité d'Ottawa, entretenus par le gouvernement—				
Pont Chaudière, pont Laurier, etc.	....	5,031 19	....	5,031 19
Place Connaught et rue Wellington	....	....	9,091 80	9,091 80
Eclairage	....	....	1,794 75	1,794 75
Minaki, droit de passage	1 00	....	....	1 00
Pont York (Grande rivière)	....	370 52	....	370 52
Alberta—				
Banff, vieux pont	....	436 72	....	436 72
Pont d'Edmonton	....	697 86	....	697 86
Totaux, ponts et chaussées	1 00	8,103 86	10,886 55	18,991 41

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Terre-Neuve—				
Cap Ray (subside)			250 00	250 00
Provinces Maritimes—				
Baie de Fundy			3,107 45	3,107 45
Cap-Breton		4,504 55	32,747 64	37,252 19
Escuminac		2 07	2,166 71	2,168 78
Ile du Prince-Edouard, câble et lignes sur la terre f.			13,893 32	13,893 32
Québec (terre ferme)—				
Pointe-au-Père (subside)			750 00	750 00
Côte nord, à l'est de Bersimis			28,674 68	28,674 68
" à l'ouest de Bersimis			21,193 03	21,193 03
Comté de Dorchester, lignes du	3,699 88			3,699 88
Comté de Québec, lignes du	2,372 25		5,244 56	7,616 81
Timiskaming, lignes de			3,288 92	3,288 92
Québec (îles)—				
Anticosti, réseau d'			9,267 02	9,267 02
Vaisseau-câble "Tyrian"			57,236 75	57,236 75
Grosse-Ile, Ile-aux-Coudres et Ile-d'Orléans, réseau de			6,862 76	6,862 76
Iles-de-la-Madeleine, réseau des			5,148 60	5,148 60
Provinces maritimes et le golfe en général			2,741 16	2,741 16
Ontario—				
Ile-Pelée, câble de l'			1,574 42	1,574 42
Lignes de la Saskatchewan	2,662 88	7,373 33	51,822 05	61,858 26
Lignes de l'Alberta	1,559 29	3,093 14	74,944 41	79,596 84
Colombie-Britannique et Yukon—				
Ashcroft-Dawson, système d'	674 30		219,068 55	219,742 85
Colombie-Britannique, réseau de la terre ferme	7,574 41	19,176 97	59,311 36	86,062 74
Colombie-Britannique, réseau de l'île Vancouver			98,761 90	98,761 90
Service télégraphique en général			703 12	703 12
Totaux, lignes télégraphiques	18,543 01	34,150 06	698,758 41	751,451 48

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
DIVERS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Arpentages :—				
Provinces Maritimes			15,597 77	
Québec			24,297 85	
Ontario			11,265 72	
Manitoba			992 44	
Saskatchewan et Alberta			1,656 26	
Colombie-Britannique			8,824 25	
Généralement			2,008 00	64,642 29
Barrages de la rivière Ottawa supérieure :—				
Canton Brodeur	328 61			
Barrage Kipawa	531 00			
Canton Latulippe	15,574 58			
Mesurage du débit de l'eau	30,027 36			
Barrage des Quinze	17,296 81			
Barrage Timiskaming	42,185 03			
Généralement	28,796 51			134,739 90
Division des comptes :—Salaires et dépenses de voyage des agents, commis, etc., du service extérieur			20,134 01	20,134 01
Canal de la Baie Georgienne, commission du			5,137 89	5,137 89
Gratuités aux veuves ou autres représentants de 32 employés décédés, d'après l'acte amendant la loi du Service civil, sec. 41			5,901 36	5,901 36
Gratuité à la veuve de feu R. J. Barnhart, du C.G.S. "Cingalee"			2,000 00	2,000 00
Gratuité à la veuve de feu C. Gee, du C.G.S. "Petrel"			2,000 00	2,000 00
Gratuités aux veuves ou autres représentants des membres décédés de la drague nº 6, naufragée le 17 janvier 1917			17,000 00	17,000 00
Gratuité à Onésime Chayer, rendu invalide à la suite d'un accident au barrage de Timiskaming			500 00	500 00
Payé à Robert Dunbar pour le rapport à l'enquête du Coroner *re* incendie de l'édifice du Parlement			74 40	74 40
Services légaux en rapport avec les cas plaidés devant la Commission Conjointe Internationale			3,371 09	3,371 09
Monument à feu Sa Majesté le roi Edouard VII	2,702 61			2,702 61
Opération et entretien des bateaux d'inspection			40,970 87	40,970 87
Echelle des marées et mesurage du débit des rivières			26,842 29	26,842 29
Crédit voté pour la guerre :—Salaires en rapport avec le Service Militaire			92,987 89	92,987 89
Totaux, divers	137,442 51		281,562 09	419,004 60

MONTANTS déboursés par le ministère des Travaux publics du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Fin.*

Récapitulation.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Totaux, édifices publics—					
Nouvelle-Ecosse	.....	12,662 48	25,627 98	90,688 38	129,178 84
Ile du Prince-Edouard	.....	3,753 31	3,122 79	15,322 54	22,198 64
Nouveau-Brunswick	.....	5,406 36	9,956 55	72,138 08	87,500 99
Québec	.....	231,927 78	53,223 19	404,790 71	689,941 68
Ottawa, édifices	.....	1,759,573 72	522,153 27	996,173 41	3,277,900 40
Ontario (Ottawa non comp.)	.....	279,866 86	35,342 58	313,241 54	628,450 98
Manitoba	.....	69,011 46	14,122 46	126,714 79	209,848 71
Saskatchewan	.....	29,394 56	13,871 27	74,965 51	118,231 34
Alberta	.....	237,384 43	9,348 49	109,945 96	356,678 88
Colombie-Britannique	.....	38,364 39	16,421 84	141,543 00	196,329 23
Territoire du Yukon	.....	.....	.....	40,006 17	40,006 17
Edifices publics en général	.....	7,510 53	.....	79,512 33	87,022 86
Totaux, havres et rivières—					
Nouvelle-Ecosse	95,170 45	197,385 05	58,665 06	2,932 47	354,153 03
Ile du Prince-Edouard	42,254 55	1,441 24	7,025 95	1,630 28	52,352 02
Nouveau-Brunswick	378,096 48	243,861 51	51,529 17	2,770 91	676,258 07
Québec	181,714 37	1,343,338 47	61,745 84	182,569 31	1,769,367 99
Ontario	339,502 40	1,116,007 15	74,538 86	84,852 74	1,614,901 15
Manitoba	47,461 36	9,083 65	4,022 17	20,888 50	81,455 68
Saskatchewan et Alberta	822 50	.....	.....	2,041 27	2,863 77
Colombie-Britannique	455,466 92	1,399,966 31	41,867 16	48,364 48	1,945,664 87
Territoire du Yukon	.....	4,272,45	.....	.....	4,272 45
Havres et riv. en général	9,588 26	.....	.....	394,346 32	403,934 58
Totaux, outillage du dragage	.....	21,989 42	30,399 10	.....	52,388 52
" glissoirs et estacades	.....	3,618 31	17,617 34	43,623,71	64,859 36
" ponts et chaussées	.....	1 00	8,103 86	10,886 55	18,991 41
" lignes télégraphiques	.....	18,543 01	34,150 06	698,758 41	751,451 48
" divers	.....	137,442 51	.....	281,562 09	419,004 60
Grands totaux des dépenses	1,550,077 29	7,171,805 96	1,093,054 99	4,240,269 46	14,055,207 70

CONTRATS ADJUGÉS, ACTES DE VENTE ET BAUX.

PAR J. A. CHASSÉ, GREFFIER EN LOI.

ETAT Nº 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1917 au 31 mars 1918.

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	EDIFICES PUBLICS.				
	Nouvelle-Ecosse.				$ c.
Amherst	Bureau de poste	Houille par tonne—Bit	W. A. Fillmore		6 50
Annapolis	"	" Bit	J. H. Edwards		8 50
Antigonish	"	" Bit	Ed. Haley		7 50
Arichat	"	" Bit	C. P. Terrio		8 50
Baddeck	"	" Bit	S. W. McDonald		7 50
Bridgewater	"	" Bit	J. S. Esworthy		9 00
Canso	"	" Bit	A. N. Whitman & Son		9 45
Dartmouth	"	" Bit	Dartmouth Coal & Supply Company		8 00
" nouv.	"	" Bit	Darthmouth Coal & Supply Company		8 00
Digby	"	" Bit	W. E. Van Blarcom		8 50
Glace Bay	"	" Bit	Dominion Coal Company		5 45
Guysborough	"	" Bit	Lewis Hart & Company		8 00
Halifax	Nouveau bureau des douanes	" Bit	H. D. Mackenzie Company		7 75
"	Douanes, bur. de messageries	" Anth	H. D. Mackenzie Company		14 50
"	Edifice du bureau de poste	" Bit	S. Cunard & Company		7 75
"	Entrepôt de vérification	" Bit	H. D. Mackenzie Company		7 75
"	Manège militaire, reconstruct. du toit en acier, etc., au-dessus de la salle principale.		The Maritime Bridge Company, Ltd	19 mars 1918	Prix d'unité.
Inverness	Bureau de poste	Houille par tonne—Bit	Inverness R. & C. Company		5 00
Kentville	Edifice public	" Bit	C. L. Dodge		7 45
"	Ferme expérimentale	" Bit	Kentville Coal Company		8 00
Liverpool	Bureau de poste	" Bit	Southern Salvage Company		8 00
Lunenburg	"	" Bit	A. H. Anderson		9 35
New Glasgow	"	" Bit	Acadia Coal Company		7 00
North Common (Halifax).	Deux (2) casernes pour accommoder deux bataillons d'infanterie. Construction de		Bate, MaMahon & Company	27 mars 1918	249,524 00
North Sydney	Bureau de poste	Houille par tonne—Bit	H. G. Campbell		5 00
"	Bureau d'immigration	" Bit	H. G. Campbell		5 00
Parrsboro	Bureau de poste	" Bit	W. J. Berry		7 00
Pictou	Bureau des douanes	" Bit	D. W. English		6 50

"	Bureau de poste	"	Bit	D. W. English		6 50
Shelburne	"	"	Bit	Shelburne Shipbuilders		8 90
Springhill	"	"	Bit	G. W. McKnight		6 00
Sydney	"	"	Bit	Dominion Coal Company		5 10
" Mines	"	"	Bit	H. G. Campbell		5 00
Truro	"	"	Bit	J. H. Kent & Company		7 00
Westville	"	"	Bit	G. E. Munro		6 00
Windsor	"	"	Bit	F. W. Dimock		6 77
Wolfville	"	"	Bit	A. M. Wheaton		8 00
Yarmouth	"	"	Bit	Killam Bros		8 50
	Ile du Prince-Edouard.					
Charlottetown	Edifice public	Houille par tonne—	Bit	C. Lyons & Company		8 45
"	Viel édifice de la banque	"	Bit	Geo. E. Full		8 60
"	Ferme expérimentale	"	Bit	C. Lyons & Company		8 90
"	"	"	Bit., nut	C. Lyons & Company		9 50
Georgetown	Bureau de poste	"	Bit	J. A. MacDonald		8 40
Montague	"	"	Bit	Poole & Thompson		8 45
Souris	"	"	Bit	Matthews & McLean		9 00
Summerside	"	"	Bit	R. S. Holman		8 50
Tignish	"	"	Bit	R. S. Holman		9 65
	Nouveau-Brunswick.					
Bathurst	Bureau de poste	Houille par tonne—	Bit	A. C. Branch & Company		9 00
Campbellton	"	"	Bit	R. K. Shives		8 50
Chatham	"	"	Bit	H. B. McDonald		9 00
Dalhousie	"	"	Bit	Chas. Powell		9 00
Fairville	"	"	Bit	Colwell Fuel Company		8 50
Fredericton	"	"	Bit	S. L. Morrison		8 25
"	Ferme expérimentale	"	Bit	S. L. Morrison		9 25
"	Nouvel édifice	"	Bit	S. L. Morrison		8 25
Grand Falls	Bureau de poste	"	Anth., nut	J. L. White		12 00
"	"	"	Anth., egg	J. L. White		12 00
Hampton	"	"	Bit	J. W. Smith		8 00
Hartland	"	"	Bit	Burtt Hardware Company		9 35
Marysville	"	"	Bit	S. L. Morrison		9 25
Newcastle,	"	"	Bit	The Stothart Mercantile Company		8 00
Richibucto	"	"	Bit	Richard O'Leary		8 45
St-Jean	Vieux bureau de poste	"	Bit	R. P. et W. F. Starr		7 75
"	Bureau de poste	"	Anth	R. P. et W. F. Starr		14 75
"	Nouveau bureau de poste	"	Bit	R. P. et W, F. Starr		7 75
"	Banque d'épargnes	"	Anth., egg	J. S. Gibbon & Company		13 75
"	Edifice d'immigration	"	Anth	J. S. Gibbon & Company		13 75
"	"	"	Bit	R. P. et W. F. Starr		8 15
"	Bureau des douanes	"	Bit	R. P. et W. F. Starr		7 75
" Ouest	Bureau de poste	"	Anth., egg	McGiverin		15 00
St. Stephen	"	"	Anth., egg	Jos. McVay & Son		12 50
"	"	"	Anth., nut	Jos. McVay & Son		12 75

ÉTAT N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1917 au 31 mars 1918—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
					$ c.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*					
Nouveau-Brunswick—Fin.					
St. Stephen	Bureau de poste	Houille par tonne—Anth., egg	Jos. McVay & Son		12 75
Sussex	Bureau de poste	" Bit	Sussex Mercantile Company		8 75
Tracadie (Lazaret)	"	" Anth., egg	The Stothart Mercantile Company		17 00
"	"	" Bit	The Stothart Mercantile Company		11 00
"	résid. d. médecin	" , egg	The Stothart Mercantile Company		17 00
"	" "	" Anth., nut	The Stothart Mercantile Company		17 00
Woodstock	Bureau de poste	" Anth., stove	Fleming C. & W. Company		13 50
"	"	" Anth., nut	Fleming C. & W. Company		13 50
Québec.					
Acton Vale	Bureau de poste	Houille par tonne—Anth., egg	V. J. Mongeau		9 50
Arthabaska	"	" " egg	L. O. Pepin & Fils		10 00
Aylmer	"	" " egg	Aylmer Coal & Supply Company		9 50
Berthierville	"	" " stove	F. Coutu-Lamarche		9 75
Buckingham	"	" " egg	Hartt & Adair		8 55
Cap Rouge	Ferme expérimentale	" " nut	Hartt & Adair		9 70
Chicoutimi	Bureau de poste	" " Fourn	Côté, Boivin & Cie		10 00
Coaticook	"	" " egg	B. J. Smith & Son		8 90
"	"	" " nut	B. J. Smith & Son		9 15
Cookshire	"	" " egg	S. T. Osgoode & Son		11 00
Drummondville	"	" " egg	J. A. Gendron		10 45
Dundee	Bureau des douanes	" " stove	Mrs. A. S. Matthews		9 00
"	"	" " nut	Mrs. A. S. Matthews		9 25
East Angus	Bureau de poste	" " egg	J. A. Planche		10 00
Farnham	"	" " egg	A. B. Comeau		10 00
Fraserville	"	" " egg	La Cie de Charbon de Fraserville		12 50
Granby	"	" " egg	Phoenix & Girard		9 00
Hochelaga	"	" " egg	Hartt & Adair		9 50
"	"	" " nut	Hartt & Adair		9 50
Hull	"	" " Fourn	Hull Coal Company		9 50
Iberville	"	" " stove	John Donaghy		9 00
Joliette	"	" " egg	Ephrem Bolduc		9 25
Jonquière	"	" " egg	J. P. Marcotte		12 00
Knowlton	"	" " ourn	A. E. Ralston		9 50
Lachine	"	" " egg	Lachine Wood and Coal Company		9 50
"	"	" " nut	Lachine Wood and Coal Company		9 75
Lachute	"	" " stove	J. D. Campbell		12 00

Lachute	Bureau de poste	Houille par tonne—Anth. stove	M. Smith		12 00
Lacolle	Bureau d'immigration	" " " "	J. E. Masten		9 15
Laprairie	Bureau de poste	" " "	Demers & McGee		9 50
"	"	" " " nut	Demers & McGee		9 50
L'Assomption	"	" " " egg	Chs. Rho		9 30
Lennoxville	"	" " " stove	Clark & Stewart		9 75
Lévis	"	" " " egg	Paquet & Fils		9 25
Longueuil	"	" " " nut	C. F. Dennicourt		8 40
"	"	" " " egg	C. F. Dennicourt		8 20
Louiseville	"	" " "	Dr. A. Plante		9 40
Magog	"	" " "	D. Mullins		9 50
Marieville	"	" " " nut	Alph. Rondeau		9 00
"	"	" " " egg	Alph. Rondeau		9 00
Matane	"	" " "	J. A. Boulay		15 00
Mégantic	"	" " "	A. H. Evans		11 00
Montmagny	"	" " "	A. Bélanger & Cie		11 00
Montréal	Station postale (rue Delorimier)	Installation intérieure	F. Tremblay & Cie	1er juin 1917	1,632 00
"	Bureau des douanes	Houille par tonne—Anth., fourn	Hartt & Adair		9 50
"	Douane, bureau du canal	" " " stove	Hartt & Adair		9 50
"	Entrepôt de vérification	" " bit	Stinson-Reed		8 85
"	Nouv. entrepôt de vérification	" " " fourn	Hartt & Adair		9 50
"	Station postale "A"	" " " egg	Hartt & Adair		9 50
"	" "B"	" " "	Hartt & Adair		9 50
"	" "C"	" " "	Hartt & Adair		9 50
"	" "D"	" " "	Hartt & Adair		9 50
"	" "E"	" " "	Hartt & Adair		9 50
"	" "F"	" " "	Hartt & Adair		9 50
"	" "H"	" " " fourn	Hartt & Adair		9 50
"	" "M"	" " " egg	Hartt & Adair		9 50
"	" "S"	" " " fourn	Hartt & Adair		9 50
"	Vieil édifice du *Herald*	" " " egg	Hartt & Adair		9 50
"	" " "	" " " nut	Hartt & Adair		9 50
"	Edifice du revenu	" " " egg	Hartt & Adair		9 50
"	Division forestière	" " " "	Hartt & Adair		9 50
"	Hôpital de détention	" " " fourn	Hartt & Adair		9 50
"	" "	" " " stove	Hartt & Adair		9 50
"	Station postale "A"	Fourniture et installation d'un ascenseur incliné	The Turnbull Elevator M'f'g. Co	6 sept. 1917	1,400 00
"	Entrepôt de vérific. des douanes	Boîtes métalliques pour la papeterie	The Steel Equipment Co., Ltd	15 sept. 1917	1,987 00
Murray Bay	Bureau de poste	Houille par tonne—Anth., egg	Canadian Import Company		14 95
Nicolet	"	" " " "	Jacques Courteau		10 50
Pierreville	"	" " "	Laperrière & Fils		9 20
Plessisville	"	" " "	La Fonderie de Plessisville		14 00
Québec	Bureau des douanes	" " "	Canadian Import Company		10 90
"	"	" " " fourn	" " "		10 90
"	Agence de la marine	" " "	" " "		10 90
"	Entrepôt de vérification	" " "	" " "		10 90
"	Hôpital d'immigration	" " " egg	" " "		10 90
	"	" " " stove	" " "		10 90

ÉTAT N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1917 au 31 mars 1918—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
					$ c.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*					
Québec—Fin.					
Québec	Edifice d'immigration	Houille par tonne—Anth., egg	Canadian Import Company		10 90
"	"	" " Anth., fourn	" " "		10 90
"	Bureau de poste	" " Anth., "	" " "		10 90
"	Quartiers du gouv. général	" " Anth., "	" " "		10 90
"	" "	" " Anth., stove	" " "		10 90
"	Poids et mesures	" " Anth., fourn	" " "		10 90
" (Faubourg St-Jean)	Edifice public	Installation intérieure	Joseph Bourque	11 janv. 1918.	1,250 00
Richmond	Bureau de poste	Houille par tonne—Anth., egg	E. J. Pearson		9 50
Rigaud	"	" " Anth., egg	B. Decoste		10 00
"	"	" " Anth., nut	B. Decoste		10 00
Rimouski	"	" " Anth., egg	Talbot Ltée		10 50
Roberval	"	" " Anth., "	Côté, Boivin & Cie		9 50
Rock Island	"	" " Anth., fourn	Frederick Young		9 00
"	"	" " Anth., nut	Frederick Young		8 75
Shawinigan	"	" " Anth., egg	C. H. Flammand		11 00
Shawville	"	" " Anth., "	Hartt & Adair		9 35
Sherbrooke	"	" " Anth., "	Coderre & Son		9 50
Sorel	"	" " Anth., "	Alexis Martin		8 35
Spirit Lake	Ferme expérimentale	" " Anth., nut	Hartt & Adair		12 25
Ste-Agathe	Bureau de poste	" " Anth., egg	O. C. Glen		11 00
Ste-Anne-de-la-Pocatière	Ferme expérimentale	" " Anth., stove	Hartt & Adair		9 80
St-Henri (Montréal)	Bureau de poste	" " Anth., egg	Hartt & Adair		9 50
St-Hyacinthe	"	" " Anth., "	A. Cadorette		8 50
"	Revenu de l'intérieur	" " Anth., "	A. Cadorette		8 50
St-Jérôme	Bureau de poste	" " Anth., fourn	J. D. Fournelle		10 00
St-Jean	"	" " Anth., egg	J. Donaghy		9 00
"	"	" " Anth., stove	J. Donaghy		9 00
"	Bureau des douanes	" " Anth., egg	J. Donaghy		9 00
St-Lambert	Bureau de poste	" " Anth., stove	C. W. Smiley		9 25
"	"	" " Anth., nut	C. W. Smiley		9 25
St-Laurent, Montréal	"	" " Anth., egg	Albert Hodge		10 75
St-Roch, Québec	"	" " Anth., fourn	Canadian Import Co		10 90
St-Sauveur, Québec	"	" " Anth., egg	"		10 90
Ste-Thérèse	"	" " Anth., "	A. Blanchard		10 00
St-Tite	"	" " Anth., stove	M. Lebrun		12 00
"	"	Installation intérieure	The J. T. Schell Company	29 juin 1917	778 00

"	"	Eclairage de	La Cie Electrique de Champlain	12 fév. 1918	0.10c. per K.W. et 10% d'escompte.
Terrebonne	"	Houille par tonne—Anth., egg	M. Moody & Son Company		9 10
Thetford Mines	"	" " "	P. E. Beaudoin		14 00
Trois-Rivièrves	"	" " "	Z. Marchand		10 00
"	Edifice public	Fourniture du courant électrique pour éclairage et pouvoir	North Shore Power Company	Pour un an	Liste des taux.
"	"	Installation intér des bureaux des douanes et du rev. de l'intér	The J. T. Schell Company	9 nov. 1917	6,725 00
Valleyfield	Bureau de poste	Houille par tonne—Anth., egg	S. Langevin		8 75
Victoriaville	"	" " "	L. O. Pepin & Fils		10 00
Westmount	Station postale	" " "	Hartt & Adair		9 50
Ontario.					
Alexandria	Bureau de poste	Houille par tonne—Anth., egg	Morris Bros		8 75
Almonte	"	" " Anth., "	T. R. White		9 50
"	"	" " Anth., nut	" "		9 75
Amherstburg	"	" " Anth., fourn.	The Falls-Barrow Company		8 50
Arnprior	"	" " Anth., egg	R. S. Drysdale		9 50
Athens	"	" " Anth., fourn.	G. W. Beach		10 00
Aurora	"	" " Anth., egg	Alf. Butcher		8 75
"	"	" " Anth., nut	"		9 00
Aylmer	"	" " Anth., egg	Jos. Davis		8 75
Barrie	"	" " Anth., "	Lewis & Co		8 75
"	"	" " Anth., nut	"		9 00
Belleville	"	" " Anth., stove	N. Allen		9 50
Bowmanville	"	" " Anth., "	E. W. Loscombe		9 00
"	"	" " Anth., nut	"		9 00
Bracebridge	"	" " Anth., stove	G. W. Ecclestone		9 75
Brampton	"	" " Anth., "	J. A. Hocking		9 00
"	"	" " Anth., nut	"		9 00
Brantford	"	" " Anth., egg	The Gibson Coal Company		8 40
Bridgeburg	"	" " Anth., "	E. Benner & Son		7 80
Brockville	"	" " Anth., fourn.	Brockville Lumber Company		9 00
"	"	" " Anth., stove	" "		9 00
Burford	"	" " Anth., egg	Burford C. & G. Company		8 50
"	"	" " Anth., nut	" "		9 00
Cardinal	"	" " Anth., stove	E. V. Dodge		9 00
Carleton Place	"	" " Anth., egg	Fred. Morris		8 75
Cayuga	Edifice public	Système de plomb. et de chauffage.	T. J. Minnes & Company	31 déc. 1917	2,196 00
Chatham	Bureau de poste	Houille par tonne—Anth., fourn.	A. R. Crow		8 00
Chesley	"	" " Anth., egg	M. A. Halliday		10 00
Clinton	"	" " Anth., "	Chas. Twitchell		8 25
"	"	" " Anth., nut	Chas. Twitchell		8 25
Cobourg	"	" " Anth., egg	Geo. Plunkett & Son		8 75
Collingwood	"	" " Anth., "	Toner & Gregory		9 00
"	"	" " Auth., nut	Toner & Gregory		9 00
Cornwall	"	" " Anth., egg	Jos. Broderick		8 25

ÉTAT N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1917 au 31 mars 1918—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*				$ c.
	Ontario—Suite.				
Cornwall	Bureau de poste	Houille par tonne—Anth., nut	Jos. Broderick		8 50
Deseronto	"	" " fourn.	The Deseronto Coal Company		9 00
Dresden	"	" " egg	Garnet Wells		9 00
"	"	" " nut	Garnet Wells		9 00
Dundas	"	" " egg	W. Cooper & Company		8 90
Eganville	"	" " "	John Lisk		10 50
Elora	"	" " stove	C. Fisher		9 00
Fergus	"	" " "	A. E. Nichol		9 50
Fort-William	"	" " egg	Fort William I & F Company		9 85
" "	Bureau de vérification	" " "	Fort William I & F Company		9 85
" "	" "	" " nut	Jas. Murphy		10 00
Galt	Bureau de poste	" " egg	W. A. Smith		9 00
Gananoque	Bureau de douanes	" " "	Jas. Taylor & Son		9 75
"	Bureau de poste	" " "	Jas. Taylor & Son		9 75
Glencoe	"	" " fourn.	McAlpine Bros		8 15
"	"	" " nut	McAlpine Bros		8 40
Goderich	"	" " egg	H. J. A. MacEwan		9 00
"	"	" " nut	H. J. A. MacEwan		9 00
Grimsby	"	" " stove	J. H. Gibson		8 50
"	"	" " nut	J. H. Gibson		8 50
Guelph	"	" " egg	Kloepfer Coal Company		8 50
Hamilton	"	" " "	Gillies-Guy		9 00
"	"	" Bit	Gillies-Guy		9 00
"	Poids et mesures	" Anth., egg	Gillies-Guy		9 00
Hanover	Bureau de poste	" " "	W. H. Eydt		8 75
Harriston	"	" " fourn.	John Howes		9 25
"	"	" " nut	John Howes		9 25
Hawkesbury	"	" " egg	W. Wilson		9 00
Ingersoll	"	" " "	Scott & Daniels		10 70
Kapuskasing	Ferme expérimentale	" " fourn.	Fort William Coal Dock Co		8 25
"	" "	" " nut	Fort William Coal Dock Co		11 00
Kemptville	Bureau de poste	" " stove	L. C. Patterson		8 75
"	"	" " nut	"		9 00
"	Propriété du gouvernement	Nivellement du lot, construction de murs de soutènement, etc	James Todd	13 oct. 1917	925 00
Kenora	Bureau de poste	Houille par tonne—Anth., egg	Murphy Bros		11 00
Kincardine	"	" " fourn.	J. W. Wilson		9 00

Kincardine	Bureau de poste	Houille par tonne—Anth., nut	J. W. Wilson		9 25
Kingston	"	" " egg	S. Anglin & Company		10 00
"	"	" " nut	" "		10 00
"	Revenu de l'intérieur	" " egg	" "		10 00
"	"	" " nut	" "		10 00
"	Bureau des douanes	" " egg	" "		10 00
"	"	" " nut	" "		10 00
"	Service naval	Erection d'un gym. pour le collège	H. Hunter	9 janv. 1918	1,994 00
Kitchener	Bureau de poste	Houille par tonne—Anth., egg	Kloepfer & Company		8 75
Lakefield	"	" " egg	W. J. Charlton		10 00
"	"	" " nut	"		10 00
Leamington	"	" " egg	D. Smith		9 00
"	"	" " nut	"		9 00
Lindsay	"	" " egg	Flavelles, Ltd		9 50
"	"	" " nut	"		9 50
Listowell	"	" " egg	Robert Oliver		8 50
"	"	" " nut	R. T. Kemp & Son		8 75
London	"	" " egg	Wm. Buchanan		9 50
"	Bureau des douanes	" " egg	"		9 50
"	"	" Bit	"		8 50
Markham	Bureau de poste	" Anth., stove	R. Welsh		9 00
Midland	"	" " egg	D. S. Pratt		9 75
"	"	" " nut	"		9 75
Mildmay	"	" " nut	Alex. Kramer		9 25
Milton	"	" " egg	Blain & Hammant		8 50
"	"	" " nut	" "		8 50
Milverton	"	" " egg	F. Weidenhold		8 50
Mitchell	"	" " fourn	R. J. Cook		8 75
"	"	" " nut	"		9 00
Mount Forest	"	" " egg	E. E. Broughton		8 25
"	"	" " nut	"		8 50
Napanee	"	" " stove	Chas. Stevens		9 00
"	"	" " nut	"		9 00
Newmarket	"	" " fourn	Oliver Dike		9 00
Niagara-Falls	"	" " egg	W. E. Thomas		8 50
"	"	" " nut	"		8 50
North-Bay	"	" " egg	North Bay Fuel Co		9 75
Norwich	"	" " egg	Corbett & Connell		9 00
"	"	" " stove	"		9 00
Ontario	Bureau de poste en général	Casiers de tri	The Berlin Interior Hardwood Co., Ltd	27 juillet 1917	1,450 00
"	Edifices publics fédéraux	200 casiers à quatre tiroirs verticaux n° 14CV	Office Specialty M'f'g. Co., Ltd	22 août 1917	8,290 00
Orangeville	Bureau de poste	Houille par tonne—Anth., egg	C. C. G. Hannah		9 10
Orillia	"	" " egg	S. E. Carrs Lumber Company		9 25
"	"	" " nut	" "		9 50
Oshawa	"	" " egg	E. V. Lander		9 50
"	"	" " nut	"		9 50
Ottawa	Edifices publics fédéraux	100 classeurs métalliques	The Steel Equipment Co., Ltd	19 avril 1917	4,800 00
"	Ministère du Commerce—(archives)	Armoires d'acier	Office Specialty M'f'g. Co., Ltd	2 mai 1917	2,275 00

ÉTAT N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1917 au 31 mars 1918—*Suite.*

	Travaux.		Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	EDIFICES PUBLICS—*Suite.*				$ c.
	Ontario—Suite.				
Ottawa	Ministère de la Milice—(Bur. de mobilisation)	Classeurs métalliques à quatre tiroirs verticaux	The Steel Equipment Co., Ltd	3 mai 1917	2,630 00
"	Edifices publics	Classeurs métalliques à quatre tiroirs vertic. par sect. démontables	Office Specialty M'f'g. Co., Ltd	4 mai 1917	10,600 00
"	Edifice du parlement	Matér. à l'épr. du feu, etc., pour l'	Montreal Terra Cotta Company	7 mai 1917	14,102 50
"	" "	" " "	Sun Brick Company	7 mai 1917	17,337 50
"	" "	Fourniture de 5,000 madriers d'épinette pour l'	Succ. de James Davidson	7 mai 1917	5,200 00
"	" "	Tuile en terra-cotta pour l'	National Fireproofing Co. of Canada, Ltd	7 mai 1917	104,473 75
"	Ministère de la Milice—(Bureau d'audit. de la mobilisation)	Casiers métalliques	Office Specialty M'f'g. Co., Ltd	14 mai 1917	8,495 00
"	Ministère du Revenu de l'int	Classeurs par sections	The Steel Equipment Co., Ltd	25 mai 1917	629 00
"	Ministère des Postes—(Div. des mandats de poste)	Armoires métalliques	" "	7 juin 1917	4,075 00
"	Ministère de l'Intérieur—(Div. de l'immigration)	" "	" "	7 juin 1917	445 00
"	Ministère de la Milice—(Archives)	Tiroirs métalliques avec index	" "	9 juill. 1917	675 00
"	Edifice de l'Est—(Bureaux des ministères)	Appareils de sauvetage	The Campbell Steel & Iron Works, Ltd	16 juill. 1917	3,450 00
"	Ministère des Postes—(Division des timbres)	Armoires métalliques	The Steel Equipment Co., Ltd	16 juill. 1917	435 00
"	Musée Victoria—(Galerie Nationale des Arts du Canada)	Casiers métalliques	The Steel Equipment Co., Ltd	20 juill. 1917	1,138 00
"	Edifice du parlement	Fourn. de 5,000,000 de briq. com.	The National Brick Co., of Laprairie Ltd	25 juill. 1917	12.00 p.m.
"	Edifices publics	Approvis. du charbon pour 1917-18	John Heney & Son, Ltd., and The C. C. Ray Co., Ltd	7 août 1917	Liste des prix.
"	Edifice public	200 casiers à 4 tiroirs verticaux, sections No 14 CV	Office Specialty M'f'g. Co., Ltd	22 août 1917	8,200 00
"	Edifice du parlement	Fournit. de 33,000 barils de ciment Portland	Canada Cement Company, Ltd	5 sept. 191	$2 18½ par brl.
"	" "	Fournit. de briques émaillées	Dartnell Ltd.	5 sept. 1917	6,500 00
"	Edifices des ministères	Fournit. de lampes tungstènes.	The Canadian Tungsten Lamp Co., Ltd	15 sept. 1917	5,798 50
"	Edifice du parlement	Tuyaux et garnit. de plomberie	W. J. McGuire, Ltd	20 sept. 1917	129,900 00
"	" "	Fourniture de la pierre Tyndall	Wallace Sandstone Quarries, Ltd	22 sept. 1917	150,708 00

Ottawa	Edifice du parlement	Fournit. du marbre pour escaliers, piliers et corridors	The Missisquoi Marbles, Ltd	22 sept. 1917	109,880 00
"	Bureau de poste	Modifications et additions dans l'aménagement du bur. des mandats de poste	Jos. Bourque	24 sept. 1917	5,450 00
"	Edifice du parlement	Fourniture de chaux hydratée	The Trussed Concrete Steel Co. of Canada	26 sept. 1917	16,480 00
"	Rue Wellington	Répar. et amélioration de la voie	Ottawa Construction Co., Ltd	27 sept. 1917	Liste des prix.
"	Edifice du parlement	Ouv. de la toiture en métal laminé.	W. E. Dillon, Ltd	1er oct. 1917	76,100 00
"	Ministère de la Milice—Edifice (O.A.A.C. bureau des Archives)	Rideaux métalliques S.1807	The Steel Equipment Co., Ltd	9 oct. 1917	1,095 00
"	Ministère de la Milice—(Edifice O.A.A.C. bureau des Archives)	Casiers pour cartes à index S.1815.	Office Specialty M'f'g. Co., Ltd	9 oct. 1917	2,695 00
"	Edifices publics	Fourniture de 400 casiers à quatre tiroirs verticaux	The Steel Equipment Co., Ltd	19 oct. 1917	16,320 00
"	Ministère de la Milice—(Edifice O.A.A.C. bur. des Archives.)	Tiroirs et casiers métalliques avec cartes à index S. 1813	Office Specialty Manufacturing Co., Ltd	29 oct. 1917	10,400 00
"	Ministère des Finances	Allonge de l'édif. de l'Est—(macérateur, divis. de la circulation)	Doran and Devlin	5 nov. 1917	7,400 00
"	Edifices fédéraux	Fourniture de 51 uniformes pour les conducteurs des ascenseurs	The Two Macs, Ltd	6 déc. 1917	30 00 p.hab.
"	Edifice des douanes (Sous-registraire, Secrétaire d'Etat)	Armoires métalliques	Office Specialty Manufacturing Co., Ltd	17 déc. 1917	4,192 00
"	Ministère des Finances—(Voûte des emprunts de guerre)	Installation intérieure	" " "	4 janv. 1918	949 00
"	Secrétariat d'Etat—(Edifice Connaught) chambre 512	Armoires métalliques	" " "	14 janv. 1918	549 00
"	Edifices publics fédéraux	Fourniture de 125 casiers à 4 tiroirs verticaux par sections n° 22 C.V. (S-1945)	" " "	25 janv. 1918	5,600 00
"	" "	Fourniture de 200 casiers à 4 tiroirs verticaux par sections n° 14 C.V. S-1950)	The Steel Equipment Company, Ltd	1er fév. 1918	8,160 00
"	Musée Victoria	Fourniture de 1,000 plateaux pour casiers style "E"	The Brockville Lumber Company, Ltd	4 fév. 1918	880 00
"	Ministère de l'Intérieur—(Division des patentes des terres)	Armoires métalliques	Art Metal Construction Company	20 fév. 1918	473 00
"	Imprimerie du gouvernement	Installation de deux monte-charge	Otis-Fensom Elevator Co., Ltd	5 mars 1918	7,935 00
"	Edifice "Canadian"	Changements et additions aux chambres de toilette	McKinley and Northwood	5 mars 1918	2,690 00
"	Edifice du parlement	Syst. de chauffage et de ventilat.	W. G. Edge, Ltd	25 mars 1918	386,000 00
"	" "	Deux ascenseurs à traction pour l'usage des bureaux	Otis-Fensom Elevator Co., Ltd	— mars 1918	3,194 00
Owen Sound	Bureau de poste	Houille par tonne—Anth., egg	Davis-Smith-Malone Co		8 70
Palmerston	"	" Anth., egg	E. B. Warren		10 00
"	"	"	O. B. Henry & Co		9 00
Paris	"	" Anth., egg	Paris C. & L. Company		9 00
"	"	" Anth., stove	" "		9 00

ÉTAT N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1917 au 31 mars 1918—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
					$ c.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*					
Ontario—Suite.					
Parkhill	Bureau de poste	Houille par tonne—Anth., stove	Wm. Leary		8 50
"	"	" Anth., nut	"		8 50
Pembrooke	"	" Anth., egg	Dunlop & Company		10 10
Peterborough	"	" Anth., egg	H. B. Taylor & Son		10 00
"	Bureau des douanes	" Anth., stove	" "		10 00
Picton	Bureau de poste	Anth., egg	W. H. Lake		10 00
"	"	" Anth., stove	Hyatt & Ralston		10 00
"	"	" Anth., nut	" "		10 00
Port-Arthur	"	" Anth., egg	Louis Walsh Coal Co		9 75
"	"	" Anth., nut	" "		9 75
"	Entrepôt de vérification	" Bit	Thunder Bay L. & F. Company		9 75
"	" "	Fournit. du courant élect. p. un pouvoir mot. de 30 C.-V. à 2,200 volts p. 3 ans	The Public Utilities Commission de la Cité de Port-Arthur	19 oct. 1917	$1.00 par mois p. H.P., 0·02c. p. h. kil. pour les lères 50 hrs, 0·013c. p. les 2es 50 heures et 0·0015c. pour la balance.
Port Colborne	Bureau de poste	Houille par tonne—Anth., egg	D. W. Carter		8 65
Port Hope	"	" Anth., egg	J. M. Rosevear & Company		9 00
"	"	" Anth., nut	" "		9 00
Port Perry	"	" Anth,, egg	C, L. Vickery		10 25
Prescott	Bureau des douanes	" Anth., egg	James Buckley		9 00
"	Bureau de poste	" " egg	"		9 00
Preston	"	" " stove	Jos. Gillies & Son		9 50
Renfrew	"	" " stove	James Ward		11 75
Sandwich	"	" " egg	Eug. Breault		8 50
Sarnia	"	" " egg	Clark Coal Company		8 75
"	"	" " nut	"		9 00
Sault-Ste-Marie	"	" " egg	Sault Ste. Marie C & W Company		9 75
"	"	" Foyer	" " "		9 50
Seaforth	"	" Anth., egg	W. L. Keys		8 00
Shelburne	"	" " egg	Jelly & Mowatt		9 00

Shelburne	Bureau de poste	Houille par tonne—Anth., stove	Jelly & Mowatt		9 00
Smiths Falls	"	" " egg	C. H. Crozier & Company		10 00
"	"	" " nut	" "		10 00
Steelton	"	" " nut	Sault Ste. Marie C & W Company		10 00
"	"	" " stove	" " "		10 00
Stratford	"	" " egg	Fiebig & Hegey		9 50
Strathroy	"	" " fourn	R. W. Nicholson		8 25
"	"	" " nut	"		8 50
St. Catharines	"	" " egg	Cloney & Winton		9 25
St. Marys	"	" " egg	A. Deveney		9 50
"	"	" " nut	"		9 50
St. Thomas	"	" " egg	F. J. Moore		8 70
Sudbury	"	" " fourn	W. H. Cox Coal Co		9 50
Toronto	Bureau des douanes	" Foyer	P. Burns & Company		9 50
"	"	" Anth., nut	" "		9 50
"	"	" "	" "		9 50
"	Edifice des messageries	" " stove	" "		9 50
"	"	" " egg	" "		9 50
"	"	" "	" "		9 50
"	Entrepôt de vérification	" Foyer	" "		9 50
"	" "	" "	" "		9 50
"	Bureau de poste	" Anth. egg	" "		9 50
"	"	" " fourn	" "		9 50
"	"	" " stove	" "		9 50
"	"	" " nut	" "		9 50
"	"	" " nut	" "		9 50
"	52 rue Adelaïde	" " egg	" "		9 50
"	22 "	" " egg	" "		9 50
"	22 rue Adelaïde	" Anth., nut	" "		9 50
"	Terminus postal	" Anth., egg	" "		9 50
"	Station postale "C"	" Anth., egg	" "		9 50
"	" "D"	" Anth., egg	" "		9 50
"	" "F"	" Anth., egg	" "		9 50
"	" "F"	" Anth., nut	" "		9 50
"	" "G"	" Anth., egg	" "		9 50
"	" "G"	" Anth.	" "		9 50
"	" "K"	" Anth., egg	" "		9 50
"	" "K"	" Anth., nut	" "		9 50
"	Bureau du revenu	" Anth., egg	" "		9 50
"	"	" Anth., nut	" "		9 50
"	"	" Anth	" "		9 50
"	Garage du bur. de poste	" Anth., fourn	" "		9 50
"	" "	" Anth., egg	" "		9 50
"	" "	" Anth	" "		9 50
"	59 rue Victoria	" Anth., egg	" "		9 50
"	"	" Anth., nut	" "		9 50
"	"	" Anth.	" "		9 50
Trenton	Bureau de poste	" Anth., egg	J. G. Squire		8 50
"	Edifice public	Changements, etc., installat. intérieure du bureau de poste, etc.	J., R. J., J. E. et R. E. Whitley	8 sept. 1917	4,666 00

ÉTAT N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1917 au 31 mars 1918—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	EDIFICES PUBLICS—*Suite.*				$ c.
	Ontario—Fin.				
Uxbridge	Bureau de poste	Houille par tonne—Anth., egg	Moore Bros		8 80
"	"	" " nut	"		9 20
Walkerton	"	" " egg	Alex. George		9 00
Walkerville	"	" " egg	Woollatt		9 25
Waterloo	"	" " egg	W. Hogg		8 75
Welland	"	" " egg	O. W. Rice Company		8 75
Whitby	"	" " egg	E. R. Blow		8 75
Wingham	"	" " nut	J. A. Maclean		9 50
"	"	" " fourn	"		9 00
Woodstock	"	" " egg	A. Hastings & Son		9 00
	Manitoba.				
Brandon	Ferme expérimentale	Houille par tonne—Anth., stove	T. E. Elviss		13 00
"	" "	" Bit., can	"		9 75
"	Bureau de poste	" Anth., stove	Barclay & O'Hara		13 00
"	"	" Bit., can	T. E. Elviss		9 75
"	Edifice d'immigration	" Bit., can	Barclay & O'Hara		5 00
"	" "	" Anth., stove	"		13 00
"	Ferme expérimentale	Construction d'une vacherie	A. E. Bullock	25 sept. 1917	21,959 60 et prix par unité p. auc. ouvrage additionnel.
"	" "	Construction d'une étable	A. E. Bullock	25 sept. 1917	13,030 90 et prix par unité p. auc. ouvrage additionnel.
"	" "	Bâtisse d'utilité générale et hangar	A. E. Bullock	25 sept. 1917	7,211 00 et prix par unité p. auc. ouvrage additionnel.
Carman	Bureau de poste	Houille par tonne—Anth., egg	Western Coal Company		11 35
Dauphin	"	" Anth., egg	" "		12 15
Deloraine	"	" Anth., nut	Wm. Chalmers		14 65
"	"	" Bit	"		11 00
Emerson	"	" Anth., fourn	Western Coal Company		10 70

Emerson	Bureau de poste	Houille par tonne—Bit., can.	Western Coal Company		11 50
Le Pas	"	" Anth., stove	Lake Lumber Company		14 50
Minnedosa	"	" Anth., egg	Western Coal Company		11 85
Morden	"	" " "	" "		11 25
Neepawa	"	" " "	" "		11 75
"	"	" " stove	" "		11 90
Portage-la-Prairie	"	" " egg	Wm. Richardson		12 50
" "	"	" " nut	"		12 80
" "	"	" Bit., can.	"		13 65
" "	Arsenal	" Anth., egg	Western Coal Company		11 35
" "	"	" Bit.	Wm. Richardson		13 65
Selkirk	Bureau de poste	" Anth., egg	Thos. Reid		12 00
Souris	"	" Bit.	T. H. Patrick		9 50
"	"	" Anth., stove	"		13 45
Stonewall	"	" " "	Winnipeg S. & F. Co.		12 50
St-Boniface	"	" " "	Western Coal Company		12 00
Virden	"	" " "	" "		12 45
Winnipeg	Salle des immigrants n° 1	" " "	J. G. Hargrave		12 00
"	" 2	" " "	"		12 00
"	Hôpital des immigr. n° 3	" " "	Winnipeg S. & F. Company		12 00
"	Bureau de poste	" " "	Western Coal Company		12 00
"	" des douanes	" " "	Winnipeg S. & F. Company		12 00
"	Nouvel entr. de vérification	" " "	J. G. Hargrave		12 00
"	" "	" " "	Western Coal Company		12 00
"	Station postale "B"	" " "	" "		12 00
"	" "D"	" " stove	Winnipeg S. & F. Company		12 00
"	Edifice d'immigration	Monte-charge incliné pour la poste.	Canadian Mathews Gravity Carrier Co., Ltd.	20 août 1917.	1,375 00
"	Vieil édifice d'immigration	Changements dans le soubassement pour station postale.	W. J. Hood	20 août 1917.	4,088 00
"	Edifice d'immigration	Changement pour accommoder la station postale "A".	"	12 sept. 1917.	2,373 00
"	"	" "A" "	"	24 sept. 1917.	973 50
"	Station postale "A"	Instal. d'un ascenseur électrique.	Otis-Fensom Elevator Company, Limited	2 mars 1918.	4,140 00

Alberta.

Athabaska Landing	Bureau d'immigration	Houille par tonne—Bit., can.	Athabaska Fuel Company		5 00
Bassano	" de poste	" Galt	Atlas Lumber Company		8 00
Calgary	Entrepôt de vérification	" Bit.	Frank R. Riley		5 45
Castor	Bureau d'immigration	" Bit.	A. D. McCormick		3 75
Edmonton	Edifice d'immigration	" Lignite	Dawson Coal Company		4 50
"	Bureau de poste	" "	" "		4 50
Edson	Bureau d'immigration	" Bit.	" "		8 10
Entwistle	"	" Anth., stove	" "		5 75
Grande-Prairie	"	" Bit.	Guthrie & Kitchen		7 50
High Prairie	Bureau des terres fédérales	" Bit.	Sturgeon Con. Collieries		3 50
Lacombe	Ferme expérimentale	" Semi-anth.	H. A. Day		8 25
"	"	" Bit.	"		6 00
"	"	" Anth., egg	"		8 25

ÉTAT N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1917 au 31 mars 1918—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
	EDIFICES PUBLICS—*Fin.*				$ c.
	Alberta—Fin.				
Lethbridge	Bureau de poste	Houille par tonne—Bit., can	City Cartage Company		5 37½
"	Nouvel édifice public	" Bit.	" "		5 37½
"	Ferme expérimentale	" Bit	C.P.R. Coal Mines		4 80
Peace-River	Bureau de poste	" Bit	Stewart Coal Company		8 50
Red-Deer	Edifice public	" Bit	Hewson & Sons		5 50
Strathcona	Bureau de poste	" Bit	Great West Coal Company		5 00
Vermilion	Bureau d'immigration	" Anth can	Alberta Western Lumber Company		8 75
"	Bureau de poste	" Anth., stove	" " "		8 75
Viking	Bureau d'immigration	" Anth can	S. W. Jones		15 50
"	" "	" Bit., can	"		10 00
Wainwright	" "	" Bit., can	S. D. Mills		6 60
Wetaskiwin	" "	" Bit	Geo. H. Baylis		6 70
	Saskatchewan.				
Battleford	Bureau de poste	Houille par tonne—Bit.	North Battleford Manufacturing		8 00
"	"	" Blairmore	Mackenzie & Thayer		9 75
"	"	" Bit.	" "		8 00
" (Nord)	"	" Anth., egg	North Battleford Manufacturing		13 75
Estevan	"	" Bit., can.	T. D. Munro		2 30
Gravelbourg	"	" Anth., stove	Arthur Dubuisson		15 25
"	"	" Bit	"		10 75
Humboldt	"	" Anth., fourn	Humboldt Fuel Supply		8 00
Indian-Head	Ferme expérimentale	" Anth., egg	Jas. Conn		13 00
"	" "	" Bit.	"		9 50
"	Pépinière	" Anth., egg	"		13 00
"	"	" Anth., stove	"		13 00
"	"	" Bit., can.	"		9 50
Kerobert	Bureau d'immigration	" Bit.	Lumber Manufacturers' Yards		9 50
Lloydminster	Salle d'immigration	" Bit., can.	Jas. Vincent		6 00
"	Bureau de poste	" Bit.	"		6 00
Maple-Creek	"	" Anth., fourn.	A. A. Menely & Company		14 00
"	"	" Bit., can.	" "		8 00
Melfort	"	" Anth., can., st.	Beaver Lumber Company		12 40
Moose Jaw	"	" Anth., egg	C. W. Milestone		12 10

Moosejaw	Edifice d'immigration	Houille par tonne—Bit. can	W. Hannah		8 75
"	Edifice public	Allonge de la galerie d'observation	H. E. Forbes	16 fév. 1918	1,028 40
North-Portal	Edifice d'immigration	Houille par tonne—Anth., nut	F. R. Waddington		15 50
"	"	" Bit	" "		5 50
Regina	Bureau de poste	" Anth., fourn	Whitmore Bros		12 50
"	" Terres fédérales	" " "	"		12 50
"	" "	" Bit	"		9 25
"	Salle des immigrants	" Bit	"		9 25
"	Bureau du Receveur général	" Bit	"		8 50
"	Chang. au bur. d. mess. en doua. et à l'ent. de vér. d. l'édifice d. T.F.		Wilson & Wilson, Ltd	5 oct. 1917	2,785 00
"	Edifices des Terres fédérales	Ascenseur électrique	Otis-Fensom Elevator Co. Ltd	7 nov. 1917	1,195 00
"	Vieil édifice de la *Banque Royale*	Chang. p. les fins d'un bur. de poste	Wilson & Wilson, Ltd	12 déc. 1917	7,900 00
Rosthern	Ferme expérimentale	Houille par tonne—Bit	Reliance Lumber Company		9 50
Saskatoon	Bureau de poste	" Anth., egg	McKenize & Thayer		9 50
"	Edifice d'immigration	" Anth., egg	" "		9 50
Scott	Ferme expérimentale	" Anth., egg	Beaver Lumber Company		11 50
"	" "	" Bit	" "		8 50
Sutherland	Pépinière	Service de l'eau	La corporation de la cité de Sutherland	30 mai 1917	11c. p. 100 pds c.
Unity	Edifice d'immigration	Houille par tonne—Bit	Unity Lumber Company		7 00
Wadena	" "	" Bit	Prince Rupert L. Co		8 75
Weyburn	Bureau de poste	" Bit	Critenden & Gilchrist		8 50
Wilkie	Edifice d'immigration	" Bit-can	Reliance Lumber Company		10 00
"	" "	" Anth., poêle	" "		15 50
Yorkton	Bureau de poste	" Anth., egg	C. S. Hiltgen & Company		14 00
"	"	" Bit	" "		9 00
	Colombie-Britannique.				
Ashcroft	Edifice public temporaire	Construction d'une allonge	Edward Hunt	26 sept. 1917	957 00
William-Head	Approv. de l'eau du lac Sooke, C.-B., pour la quarantaine		C. H. Rush et la corpor. de la cité de Victoria.	20 fév. 1918	0.06c. par galls pendant 31 ans (renouvelable).

REMARQUE—Le contrat suivant a été reçu trop tard pour être inséré dans le Rapport annuel de l'année dernière (1916-1917).

Shawinigan Falls	Edifice public.	Pavage en béton et rép. d. trott., niv. du terrain, etc.	Moïse Boisvert	12 août 1915	438 40

ÉTAT Nº 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1917 au 31 mars 1918—*Suite*.

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.		Montant.
	HAVRES ET RIVIÈRES.					$ c.
	Nouveau-Brunswick.					
Hardwicke (McLean's Gully)	Dragage	Classe "B" par vge cu	F. A. Fowlie	4 fév.	1918	0 36
St-Jean (cale de Sand-Point)	Tran. du grain au hang. nº 5	Reconstruction	J. A. Grant & Ern. G. Thorne	19 nov.	1917	7,000 00
St-Jean, ouest	Voies ferr. pour le gouv. au hang. nº 16 sur le côté ouest du havre	Construction de	Canadian Pacific Railway Company	12 avril	1917	Coût réel, plus une commiss. de 10 % de ces montants pour frais divers, y comp. la construction et l'entretien annuel.
St-Jean, ouest	Curage des bas. d'enc. en eau prof.	Classe "B" par vge cu	J. S. Gregory	2 nov.	1917	0 40
	Québec.					
Laprairie	Ouvrages de protection (amélioration et achèvement de la digue)	Construction de	Quinlan & Robertson, Ltd	24 sept.	1917	Coût réel desdits travaux, plus 10 p.c.
Lauzon	Une ligne électrique entre le nouv. et le vieux bassins	Construction d'un	Wright & Lonergan	12 "	1917	3,693 00
St-Charles, rivière	Pont en poutres d'acier au-dessus des vannes de barrage	"	Dominion Bridge Company, Limited	5 nov.	1917	Coût réel de l'ouvrage, plus 10 p.c. n'excédant pas 31,866 00.
St-Germain de Rimouski	Prolongement de l'aqueduc au quai du gouvernement		Conseil de la ville de St-Germain de Rimouski	15 fév.	1918	6,000 00
St-Germain de Rimouski	Approvisionnement de l'eau au quai du gouvernement		" " "	15 "	1918	300 00 par année pend. 10 ans.

Ontario.					
Fort-William	Dragage	Additionnel de 184,295 vg.c. Classe "B" dans la rivière principale.	Great Lakes Dredging Company, Limited	28 mars 1918	0 22½
"	Draguer une pointe dans une c. de la riv. Kaministiqui	Classe "B" par vge c	" " "	28 " 1918	0 10¼c. plus 0 5c. p. rem. addit.
Point-Edward	Dragage de toute obstruction qui peut se former dans le lit de la rivière Ste-Clair, Ont		The Chick Contracting Co., Ltd	....	....
Port-Arthur	Dragage additionnel au quai	Classe "A" par vge cu	W. E. Phin	17 août 1917	2 00
"	" "	" "B" par vge cu	"	17 " 1917	0 13
"	Brise-lames en pilotis temporaires	Construction d'un	The Thunder Bay Harbor Improvement Co., Ltd	31 déc. 1917	Liste des prix.
Manitoba.					
Selkirk	Fourniture du pouvoir électriq. au chantier mar. du gouvernement		Ville de Selkirk	— mars 1918	Montant minimum de $20.00 par mois pendant 18 mois à c. de mars 1918 $600 par année.
St-André, écluses	" " "	pour éclairage des ouvrages sur la rivière Rouge, Man	The Winnipeg Selkirk & Lake Winnipeg R'y Co	....	
Colombie-Britannique.					
Vancouver	Hangar en bois pour le fret et supports du transbordeur de grain sur le côté ouest du quai		J. P. Hodgson & F. T. Ring	5 mars 1918	128,274 00
Victoria	Hangars requis pour les quais nos 2 et 3	Construction de	Grant Smith & Co. & McDonnell, Ltd	12 sept. 1917	Coût réel desdits ouvrages plus 10 p.c.
VAISSEAUX, DRAGUES ET OUTILLAGE.					
Fourniture de balais, pinceaux et brosses pour les dragues et l'outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1917-1918.			The Bœckt Bros. Company, Limited	18 avril 1917	Liste des prix.
" de boyaux en caoutchouc " " "			Canadian Consolidated Rubber Co., Ltd	18 " 1917	"
" " " " "			Goodyear Tire & Rubber Co. of Canada, Ltd	18 " 1917	"
" " " " "			Dunlop Tire & Rubber Goods Co., Ltd	18 " 1917	"
" de boyaux métalliques " " "			The Canadian Fairbanks-Morse Co., Ltd	18 " 1917	"
" des huiles et graisses " " "			The Imperial Oil Company, Limited	18 " 1917	"
" d'étoupage " " "			The Garlock Packing Company	18 " 1917	"
" " " " "			The General Supply Co. of Canada, Ltd	18 " 1917	"
" de peinture et d'huile à peint. pour les dragues et outillage du ministère pour Ontario et Québec, pour 1917-1918.			Ottawa Paint Works, Ltd	18 " 1917	"
" de charbon sassé pour les dragues et outillage du ministère pour la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, pour 1917-1918.			Southern Salvage Company, Ltd	18 " 1917	7 50 par tonne.
" boyaux métalliques pour les dragues et outillage du ministère pour la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, pour 1917-1918.			The Canadian Fairbanks-Morse Co., Ltd	18 " 1917	Liste des prix.
" de boyaux en caoutchouc pour les dragues et outillage du ministère pour la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, pour 1917-1918.			Goodyear Tire & Rubber Co. of Canada, Ltd	18 " 1917	"

ÉTAT N° 1—Contrats adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1917 au 31 mars 1918—*Fin.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Montant.
VAISSEAUX, DRAGUES ET OUTILLAGE—*Fin.*			$ c.
Fourniture de boyaux en caoutchouc pour les dragues et l'outillage du ministère pour la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, pour 1917-1918.	Dunlop Tire & Rubber Goods Co., Ltd.	18 avril 1917	Liste des prix.
" " " " "	Canadian Consolidated Rubber Co., Ltd.	18 " 1917	" "
" d'huiles et de graisses pour les dragues et l'outillage du ministère pour la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, pour 1917-1918.	The Imperial Oil Company, Limited	18 " 1917	" "
" d'étoupage pour les dragues et l'outillage du ministère pour la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, pour 1917-18.	The Garlock Packing Co.	18 " 1917	" "
" " " "	The General Supply Co. of Canada, Ltd.	18 " 1917	" "
" de peinture et d'huiles à peint. pour les dragues et l'outillage du ministère pour la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, pour 1917-1918.	Brandram-Henderson, Ltd.	18 " 1917	" "
" de boyaux en caoutchouc pour les dragues et l'outillage du ministère pour l'Ile du Prince-Edouard, pour 1917-1918.	Goodyear Tire & Rubber Co. of Canada, Ltd.	18 " 1917	" "
" " " " "	Canadian Consolidated Rubber Co., Ltd.	18 " 1917	"
" " " " "	Dunlop Tire & Rubber Goods Co., Ltd	18 " 1917	" "
" de boyaux métalliques pour les dragues et l'outillage du ministère pour l'Ile du Prince-Edouard, pour 1917-1918.	The Canadian Fairbanks Morse Co., Ltd.	18 " 1917	" "
" d'huiles et de graisses pour les dragues et l'outillage du ministère pour l'Ile du Prince-Edouard, pour 1917-1918.	The Imperial Oil Co., Ltd	18 " 1917	" "
" d'étoupage pour les dragues et l'outillage du ministère pour l'Ile du Prince-Edouard, pour 1917-1918.	Brace McKay & Co., Ltd.	18 " 1917	" "
" de peintures et d'huiles à peinture, pour les dragues et l'outillage du ministère de l'Ile du Prince-Edouard, pour 1917-1918.	Brandram-Henderson, Ltd.	18 " 1917	" "
" de corde de manille pour les dragues et l'outillage du ministère pour l'Ile du Prince-Edouard, pour 1917-1918.	Brace McKay & Co., Ltd.	18 " 1917	" "
" de boy. en caoutc. p. les drag. et l'out. du minist. p. le Manitoba, p. 1917-18.	Canadian Consolidated Rubber Co., Ltd.	18 " 1917	" "
" " " " " "	Goodyear Tire & Rubber Co. of Canada, Ltd.	18 " 1917	" "
" " " " " "	Dunlop Tire & Rubber Goods Co., Ltd	18 " 1917	" "
" de boyaux métall. " " " "	The Canadian Fairbanks Morse Co., Ltd.	18 " 1917	" "
" d'huiles et de graisses " " " "	Canadian Oil Companies, Ltd.	18 " 1917	" "
" d'étoupage " " " "	The Garlock Packing Co.	18 " 1917	" "
" " " " " "	The General Supply of Canada, Ltd.	18 " 1917	" "
" de peint. et d'hui. à p. " " " "	Canadian Oil Companies, Ltd.	18 " 1917	" "
" de gazol. et de pétrole " " New-Westminster, C.-B., pour 1917-1918.	The Imperial Oil Co., Ltd	18 " 1917	" "
" de boyaux " " " "	Goodyear Tire & Rubber Co. of Canada, Ltd.	18 " 1917	" "
" d'huiles et de graisses " " " "	The Imperial Oil Co., Ltd	18 " 1917	" "
" d'étoupage " " " "	Campbell Gordon Co., Ltd.	18 " 1917	" "
" de peint. et d'hui. à p. " " " "	R. C. Jamieson & Co., Ltd.	18 " 1917	" "
" d'huile à brûler " " Vancouver pour 1917-1918.	The Imperial Oil Co., Ltd	18 " 1917	" "
" de gazol. et de pétrole " " " "	" "	18 " 1917	" "

Fourniture de boyaux pour les dragues et l'out. du min. pour Vancouver pour 1917-18....	Goodyear Tire & Rubber Co. of Canada, Ltd.	18 avril 1917..	Liste des prix.
" d'huiles et de graisses " " " "	The Imperial Oil Co., Ltd..................	18 " 1917..	" "
" d'étoupage " " " "	Campbell Gordon Co., Ltd..................	18 " 1917..	" "
" de peint. et d'hui. à p. " " " "	R. C. Jamieson & Co., Ltd..................	18 " 1917..	" "
" de charbon " " Victoria "	Kirk & Co., Ltd..................	18 " 1917..	" "
" d'huile à brûler " " " "	The Imperial Oil Co., Ltd..................	18 " 1917..	" "
" de gazol. et de pétrole " " " "	" "	18 " 1917..	" "
" de boyaux " " " "	Goodyear Tire & Rubber Co. of Canada, Ltd.	18 " 1917..	" "
" d'huiles et de graisses " " " "	The Imperial Oil Co., Ltd..................	18 " 1917..	" "
" d'étoupage " " " "	Campbell Gordon Co., Ltd..................	18 " 1917..	" "
" de peint. et d'hui. à p. " " " "	The Standard Company, Ltd..................	18 " 1917..	" "
" de 1,700 tonnes de charbon "tel que tiré de la mine" pour les dragues et l'outil. du ministère pour Montréal, Qué., pour 1917-1918, net par tonne.	Nova Scotia Steel & Coal Co., Ltd..........	21 mai 1917..	$7 75
" de 300 tonnes de charbon pour les dragues et l'outillage du ministère pour Chicoutimi, Qué., pour 1917-1918, net par tonne.	" "	21 " 1917..	$8 75 plus les frais du fret.
Pontage, nettoyage, peinturage et réparage de la drague "Mastodon," nº 306.........	Wallace Shipyards, Limited..............	7 sept. 1917..	$9,358 00
Décrotter et riveter à nouveau les godets, etc., de la drague "Mastodon," nº 306.......	" "	7 " 1917..	Prix par unité.
Fourniture de 500 tonnes de charbon "Old Sydney" sassé, pour les dragues et l'outillage du ministère, pour Lévis, Qué., pour 1917-1918, par tonne.	Pierre Robitaille..................	8 " 1917..	$9 95
Pontage, nettoyage, peinturage et réparations de la drague nº 303, "Fruhling"........	B.C. Marine, Ltd..................	6 déc. 1917..	$19,960, et 75c. par p. c. pour tout ouvr. en ciment addit.
Fourniture d'uniformes pour les officiers du S.S. "Tyrian"..................	J. P. Hanifen..................	17 janv. 1918..	$946 50

L'item suivant fut reçu trop tard pour être inséré dans le rapport annuel de l'année dernière, 1916-1917.

Gagetown—Quai, entrepôt et hangar, construction de..................	John W. Buckley..................	27 déc. 1915	$7,200 00

ETAT N° 2—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1917 au 31 mars 1918.

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
1917.						$ c.
5 avril	Achille Verhelst	Sa Majesté	Abandon de toutes réclamations, etc., pour dommages causés par l'inondation des lots 26, 27 et 28, rang 2, canton Fabre, district de Timiskaming, P.Q.	Barrage de Timiskaming.		200 00
23 "	Gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick.	Gouvernement du Dominion.	Transfert du site du quai St-George, N.-B.	Pour fins publiques		Transf. gratuit
23 "	Sa Majesté	Eugénie Frigon.	Octroi d'un lopin de terrain faisant partie du lot n° 1, subdiv. du lot n° 580, la Malbaie, Q.	Entreprise privée		" "
24 "	"	W. S. Logue Co., Ltd.	Jugement concernant des terrains et propriété, Shippegan, N.-B.	Quai		350 00
25 "	"	Wm. G. Rogers.	Octroi de terrain faisant partie des lots nos 13 et 14, propriété "O", Gananoque, Ont.	Entreprise privée	60 pds x 60 pds.	2,510 00
25 "	Bruno Perreault	Sa Majesté	Quittance pour toutes réclamations et dommages causés par l'inondation du lot n° 52, township Guigues, Qué.	Barrage de Timiskaming.	47 acres	47 00
4 mai	Mme Eugénie Frigon	"	Transport d'un terrain, St-Etienne de la Malbaie, Qué.	Pour fins publiques	101·25 pds	Echange d'un lopin de terrain transféré à elle par la couronne.
5 "	Ministère des Travaux publics.	Ministère de la Milice et de la Défense.	Transport temporaire de l'hôtel Martello St-Jean, N.-B.	Quartiers généraux des troupes.		Transf. gratuit
8 "	Gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick.	Ministère des Trav. publics.	Transport d'un lot riverain, rivière St-Nicolas, bras sud, N.-B.	Quai	0·07 acre	"
9 "	" "	Gouvernement du Dominion.	Transport du quai avec site et approches, Leonardville, Deer-Island, N.-B.	Pour des fins publiques.	23,400 pds carrés	"
12 "	Halcyon Hot Springs Co., Ltd.	Sa Majesté	Transfert d'une partie du lot n° 100, groupe 1, Halcyon, C.-B.	Quai	0·28 acre	1 00
14 "	Certificat du titre		Vente des 78 pieds les plus à l'ouest des lots nos 36, 37 et 38, propriété 13, village de Lloydminster, Sask.	Site d'un édifice public.		
18 "	Hudson Bay Company	Sa Majesté	Vente du lot n° 1, propriété 4, Dunvegan, Alta	Bureau de télégraphe.		175 00
25 "	Gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick.	Gouvernement du Dominion.	Transfert d'un lot riverain sur le côté ouest de Bass-River, N.-B.	Pour des fins publiques.	0·1 acre	Transf. gratuit

29 mai	Avis d'expropriation		Expropriation du terrain faisant partie du lot n° 44, rang IV et du lot n° 44, rang III, township de Guigues, Timiskaming, Qué.	Barrage de Timiskaming.	119·96 acres.	
30 "	Sa Majesté	Commissaires du hav. de Toronto	Quittance de réclamation concernant le lot riverain "B," au nord du chenal ouest et du lot "C."	Amélioration du havre.	Lot "B" 43·7 acres-lot "C" 9·70 acres.	
31 "	Avis d'expropriation		Terrain exproprié au township de Guigues, Timiskaming, Qué.	Barrage de Timiskaming.	35·68 acres	
15 juin	Gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick.	Gouvernement du Dominion.	Transfert du quai avec site et approche Bayside, N.-B.	Pour des fins publiques.	14,500 pds carrés	Transf. gratis.
15 "	" "	" "	Transfert du quai avec site et approche Beaver-Harbour, N.-B.	"	19,200 pds carrés	"
16 "	Frederick C. Dance, et ux.	Sa Majesté	Vente d'une partie du lot n° 8, propriété 3, plan 5A, Shelburne, Ont.	Drainage de l'édifice pub.		150 00
20 "	Gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick.	Gouvernement du Dominion.	Transfert du quai avec site à l'Ile Kennebecasis, N.-B.	Pour des fins publiques.	17,070 pds carrés	Transf. gratis.
20 "	" "	" "	Transfert du quai avec site Bayswater, N.-B.	"	13,600 pds carrés	"
21 "	The Grand Trunk Pacific Railway Company.	Sa Majesté	Transport d'une lisière de terrain, 30 pieds de largeur formant partie de la réserve des Sauvages à Fort-William, Ont.	Améliorat. des rivières Kaministiquia et Miss.	13·85 acres	1 00
22 "	Gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick.	Gouvernement du Dominion.	Transfert du quai Hatfields, Springfield, N.-B.	Pour des fins publiques.	9,236 pds carrés.	Transf. gratis.
22 "	" "	" "	Transf. d'un lot river. sur la riv. Moulies, N.-B.	Quai de débarcadère.		"
16 juillet	Avis d'abandonnement		Quittance d'un terrain sur le lot n° 14, côté nord Beach Road, Windsor, Ont.	Quai du gouvernement.		
28 "	Sa Majesté	Ottawa Car M'f'g. Co., Ltd.	Vente d'un générateur-moteur			700 00
28 "	Succession d'Edouard Ruel	Sa Majesté	Vente du lot n° 5 à l'est du village de Lauzon, Qué.	Bassin de rad. à Lauzon.		1,200 00
17 août	Gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard.	Gouvernement du Dominion.	Transfert de la partie du terrain et du terrain immergé près de l'extrémité nord est du chemin de la Trav., à Cardegan-Sud, I. P.-E.	Pour des fins publiques.		Transf. gratis.
13 sept.	Alex. Caya	Sa Majesté	Quittance pour toutes réclamations, etc. pour dommages causés par l'inondation du lot n° 41, R. II, tp. Fabre, Timiskaming, Qué.	Barrage de Timiskaming.	106 acres.	100 00
14 "	Cité de Québec	"	Transport d'un terrain faisant partie du lot n° 513-64, paroisse de St-Roch-Nord, Qué.	Rivière St-Charles, améliorations.	6,698 pds carrés.	Conc. grat.
26 "	Avis d'expropriation		Expropriation de terrain, lot n° 44, Natashquan, Qué.	Site pour quai	6 acres.	
29 "	D. G. Stewart	Sa Majesté	Quittance de toutes réclamations, etc., dans le contrat du mur de revêt. à Burlington, Ont.			10,441 59
1er oct.	Sarah E. Leacy (veuve)	"	Octroi d'une partie du lot n° 1, R. I. des lots de village Cardinal, Ont.	Site pour bureau de poste		4,000 00
2 "	Avis d'abandonnement		Abandonnement de terrain sur le côté est du havre de Natashquan, Qué.	Site pour quai	10 acres.	
17 "	Avis d'expropriation		Expropriation de terrain, tp de Latulippe, co. Pontiac, Qué.	Réserv. du lac des Quinze		
7 nov.	Katherine A. McKay (veuve).	Sa Majesté	Quittance de toutes réclamations dans la vente d'une propriété, Stellarton, N.-E.	Site pour édifices publics.	12,740 pds sup.	5,037 14

ETAT N° 2—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1917 au 31 mars 1918—*Suite.*

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
1917.						$ c.
7 nov........	Sa Majesté.	J. A. Carignan..	Vente d'un édifice à Grand'Mère, Qué.......	Entreprise privée.......	....	800 00
8 "	David John Barker..	Sa Majesté.....	Droit et privilège de creuser une tranchée dans une partie de son terrain, à Picton, Ont.	Drainage de l'édif. public	....	100 00
12 "	The Waterous Engine Works, Ltd.	"	Vente du remorqueur à vapeur, le "*Dorothy Symons*".	....	....	1 00
17 "	Eusèbe Boucher....... ...	"	Quittance pour toutes réclamations pour dommages causés par l'inondation du lot n° 49, r. IV. tp de Guigues, Timiskaming, Qué..	Barrage de Timiskaming.	71·46 acres.....	71 46
20 "	Archie McLaren..........	"	Quittance pour toutes réclamations pour dommag. causés p. l'inond. au lac d. Quinze, Qué.	" "	....	250 00
21 "	John David Pye & Stella May Pye.	"	Vente de terrain, Ecum Secum, N.-E........	Site pour quai..........	0·57 acres.......	75 00
21 "	Eugène St-Pierre.........	"	Quittance pour toutes réclamations pour dommages causés par l'inondation du lot n° 42, r. IV, tp de Guigues, Timiskaming, Q..	Barrage de Timiskaming.	50·03 acres	50 00
27 "	E. V. Dodge...............	"	Achat et enlèvement d'un hangar situé sur la propriété du bur. de poste à Cardinal, Ont.	....	.. ..	77 50
29 "	Sa Majesté.........	Thomas Lawson & Sons, Ltd.	Vente de vieux cuivre et vieux fer, Ile Victoria, chant. maritime du gouv. à Ottawa, Ont	....	....	1,342 10
17 déc.	Certificat de titre	....	Certificat du titre pour une partie du lot n° 57, paroisse St-Jacques, Winnipeg, Man.	Site pour manège milit..	....	Échange de propriété.
19 "	Certificat de possession....	....	Certificat de possession d'une partie de la propriété "C" et des lots nos 328, 329, 332, 333, 336, 337, 340 et 341 au nord de la rue Melville et des lots nos 330, 335, 338, 339 et 342 au sud de la rue Scott, New-Liskeard, Ont..	Barrage de Timiskaming.	....	....
24 "	Avis d'expropriation... ...	....	Expropriation de terrain faisant partie du lot n° 8, 1ère con., tp de Neebing, Fort-William, Ont.	Améliorations de la rivière.	2·61 acres.	....
31 "	Alphonse Letellier.......	Sa Majesté.....	Vente d'une partie du lot n° 5, village de Lauzon, Qué.	Bassin de radoub...	28,555 pds car. mesure ang.	8,747 49

1918. 2 janv.	John L. Murphy, *et al.*	Sa Majesté	Octroi d'un terrain comprenant le lot n° 14 du côté nord de la rue Sandwich, Windsor, Ont.	Quai du gouvernement		1 00
4 〃	Dép. d. Affair. d. Sauvag.	Minist. des Travaux publics.	Transfert d'une partie du lot n° 29, Richibouctou, réserve des Sauvages, N.-B.	Quai à la riv. du Moulies.	0·56 acres	Transf. gratuit
17 〃	Minist. des Trav. publics	Corporation du Village de Port Credit.	Permission d'améliorer une partie du chemin passant sur la propriété du gouvernement, Port Credit, Ont			
19 〃	Avis de quittance		Abandonnement d'un terrain formant partie d. lots n°s 2, 4 et 5, village de Lauzon, Qué.		137,269 pds car., mesure ang.	
28 〃	Certificat de titre	Sa Majesté	Certificat de titre du lot n° 195, formant partie des lots n°s 57 et 58, paroisse St-Jacques, Winnipeg, Man.	Site p. manège militaire		Échange de propriété.
28 〃	Pacific Telephone & Telegraph Co.	Service Télégraphiq. du Govt.	Contrat concernant l'opération de la ligne de Osoyoos à Kamloops, C.-B., via Fairview, Hedley, Princeton et Nicola, C.-B.		Durant bon plaisir.	
29 〃	Certificate de titre		Certificat de titre d'une partie du lot n° 57, paroisse St-Jacques, Winnipeg, Man.	Site p. manège militaire		Échange de propriété.
6 fév.	Avis d'expropriation.		Expropriation de la ½ ouest du lot n° 12 et du lot n° 11 et des 2 pieds est du lot n° 10, au côté nord de la rue Albert, Ottawa, Ont.	Site p. édifice de bureaux.	29,799 pds carrés	
6 〃	Joseph Paquin	Sa Majesté	Quittance pour toutes réclamations pour dommages causés par l'inondation du lot n° 13, R. IX, tp de Latulippe, Timiskaming, Q.	Barrage du lac d. Quinze.	20·15 acres	440 00
7 〃	William Hamel	〃	Quittance pour toutes réclamations de dommages causés par l'inondation du lot n° 1, R. II, tp de Latulippe, Timiskaming, Qué.	Barrage de Timiskaming	4·10 acres	60 50
18 〃	Bruno Beaudet	〃	Quittance pour toutes réclamations de dommages causés par l'inondation du lot n° 36, r. V, tp de Latulippe, Timiskaming, Qué.	Barrage du lac d. Quinze.	86·04 acres	500 00
20 〃	Chas. Rhéault	〃	Quittance pour toutes réclamations de dommages causés par l'inondation du lot n° 5 r. IX, tp de Latulippe, Timiskaming, Qué.	Barrage de Timiskaming.	47·75 acres	640 00
20 〃	J. A. Fugère (P.P.)	〃	Quittance pour toutes réclamations des dommages causés par l'inondation du lot n° 21 R. VII, tp de Latulippe, Timiskaming, Qué.	〃 〃	4·35 acres	228 25
21 〃	James K. Green	〃	Quittance pour réclamations de tous dommages causés par l'inondation d'une partie du lot n° 9, tp Casey, Timiskaming, Ont.	〃 〃	38·5 acres.	287 50
25 〃	Wm. R. Reay	〃	Quittance pour toutes réclamations de dommages causés par l'inondation du lot n° 3 sur le côté est du lac, tp. de Tymend, Ont.	〃 〃		400 00
27 〃	North Coast Land Co., Ltd.	〃	Vente du lot n° 15, propriété 20, Telkwa, C.-B.	Site p. bur. de télégraphe		150 00
4 mars	Omer Hamel	〃	Quittance pour toutes réclamations de dommages par l'inondation du lot n° I, r. I, tp Latulippe, Timiskaming, Qué.	Barrage du lac d. Quinze	68·25 acres	975 00
11	Ovila Brosseau	〃	Quittance pour toutes réclamations de dommages causés par l'inondation du lot n° 29, r. VI, tp de Latulippe, Timiskaming, Q.	〃 〃	88·50 acres	900 00

ETAT N° 2—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1917 au 31 mars 1918—*Fin.*

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
1918.						$ c.
12 mars	Avis d'abandonnement		Abandonnement de 2 pieds à l'est du lot n° 10 sur le côté sud de la rue Queen, et 2 pieds à l'est du lot n° 10 au nord de la rue Albert, Ottawa.		396 pds carr.	
16 "	Sa Majesté	Canadian Pacific Railway Co.	Octroi d'un terrain dans les environs du lac Last Mountain, Sask.	Dr. de pass. p. les embr-de ch. de fer de Regina et Bulyea du P.-C.		
20 "	Wong Joal	Sa Majesté	Résiliation du bail et quittance pour tous dommages causés par la démolition des bâtisses sur les lots n°s 10 et 11, au nord de la rue Albert, Ottawa, Ont.	Nouv. édifice des bureaux du gouvernement.		50 00

Les item suivants ont été reçus trop tard pour être insérés dans le rapport annuel de (1916-1917).

1901.						
27 juin	Thomas Smith	Sa Majesté	Vente d'une partie du lot riverain n° 103, entre le chemin de la rivière et la rivière Rouge, Man.	Écluse et barrage de St. Andrews Rapids.		
1915.						
15 nov	Carter-Halls-Aldinger Co., Ltd.	"	Reçu en règlement complet de réclamat. concernant le contrat du manège militaire, Winnipeg, Man.,			5,463 56
1916.						
15 mai	Certificat de titre		Transfert d'une partie du ¼ de la sect. 20, tp tp 5, r. 16, Ninette, Man.	Site pour quai		Transfert grat.
4 déc.	La Cie des Pères Oblats de Marie Immaculée.	Sa Majesté	Quittance pour toutes réclamations des dommages causés par l'inond. des terrains entre les lots n°s 1-582, 1-583, Ville-Marie, Qué.	Barrage de Timiskaming		160 00
	Louis Pilon	"	Quitt. p. toutes réclam. de domm. causés par l'inondat. du lot n° 584, Ville Marie Qué.			90 50

1917.						
16 janv.	J. L. Légaré	"	Octroi de la ½ ouest du lot n° 7, propriété 5, Willow Bunch, Sask.	Bureau de télégraphe	200 pds x 100 pds.	Octroi gratuit.
27 fév	Joseph Pelchat	"	Quitt. pour toutes réclamat. de domm. causés par l'inond. d'une partie du lot n° 46, r. 2, tp de Fabre, Timiskaming, Qué.	Barrage de Timiskaming		120 00
6 mars	Margaret Hunting	"	Quitt. pour toutes réclamat., etc., concern. 1° Une certaine pièce de terrain faisant partie du lot n° 24, à l'angle n.-o. des rues John et Main; 2° un certain lopin deterrain faisant partie du lot n° 24, à l'angle s.-o. des rues John et Main, Hamilton, Ont.	Site pour édifice public		85,330 00 plus l'intérêt 5%.
20 "	Avis d'expropriation		Expropriation de terr. à Port Hastings, N.-E.	Chemin conduis. au quai.	⅓ acre	
28 "	Cyprien Descargues et al.	Sa Majesté	Usage d'une partie du lot n° 37, r. 3, tp de Guigues, Timiskaming, Qué.	Barrage de Timiskaming	22½ acres	370 00

ETAT N° 3—Etat des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1917 au 31 mars 1918.

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1917.						$ c.
4 avril	La Banque Nationale	Sa Majesté	Location de la chambre n° 68 au 5ème étage et n° 52 au 4ème étage de l'édifice, rue Rideau, Ottawa, Ont.	Service National	De mois en mois à compter du 25 mars 1917.	125 par mois (mensuellement).
9 "	Nova Scotia Trust Co., Ltd.	"	Location de 425 pds carrés au 2ème étage de l'édifice "Board of Trade", Calgary, Alta.	Inspecteur des poids et mesures.	1 an du 30 avril 1917.	361.25 p. année
14 "	Lowe-Martin Company, Limited.	"	Location de quatre étages dans l'édifice "Lowe-Martin", 175 rue Nepean, Ott., Ont.	Milice et Défense	5 ans (sup. 20,000 pds carrés).	0.40c. p. année, p. pd carré.
16 "	Thomas C. Rice	"	Location d'un édifice à Weymouth, N.-E.	Bureau de poste	1 an du 1er juin 1917.	200 par année.
19 "	Okanagan Telephone Co.	Ministère des Travaux publics.	Location d'un espace sur la ligne télégraphique de la compag., de Vernon à Penticton, C.-B.	Fins publiques	Suiv. le b. plaisir du gouvt (84 m. à $4.00 p. mille)	336 par année.
24 "	Capital Storage Company, Ltd.	Sa Majesté	Location du 3ème étage de l'édifice, coin des rues Emmett et Lewis, Ottawa, Ont.	Milice et Défense	1 an du 17 avril 1917	1,520 p. année.
28 "	La Cie d'Imprimerie et de Publicité de Trois-Rivières.	"	Location de 170 pds carrés au 1er étage de l'edifice n° 27, rue du Platon, Trois-Rivières, Qué.	Ministère des Travaux publics	Du 1er mai 1917 et ensuite de mois en mois.	20.00 par mois (mensuellement).
30 "	Jarvis Verner McLellan	"	Location de deux chambres avec voûte dans l'édif. 94, rue Prince William, St-Jean, N.-B.	Ministère du Service Naval.	Du 1er mai 1917 au 1er déc. 1917	20.84 p. mois, (mensuellem.)
1 mai	Eugène Gravel	"	Location d'une bâtisse à deux étages, Donnelly (Falker), Alta.	Salle d'immigration	3 ans du 1er mai 1917.	50 par mois.
1 "	The Edmonton, Dunvegan & B. C. Ry., Company.	"	Location des lots nos 22, 23 24, propriété 1, Spirit River, Alta.	" "	5 ans du 1er mai 1917.	5 par année.
8 "	The Royal Bank of Canada	"	Location de dix chambres à l'étage supérieur et une partie du soubassement dans l'édifice coin d. rues Sparks et Metcalfe, Ottawa, Ont.	Arpentage géologique.	1 an du 7 avril 1917.	3,056.50 p. ann. et 6% du coût de la voûte.
11 "	C. Jackson Booth	"	Location des 3e, 4e et 5e étages de l'édif. de la banq. "Standard", rue Sparks, Ottawa, Ont.	Auditeur général	5 ans du jour de l'occupation.	5,670. p. année
11 "	Canada Life Assurance Company.	"	Location des chambres 3e, 4e et 5e étages de l'édifice "Canada Life", Ottawa, Ont.	Service National	1 an du 8 avril 1917.	188.62 p. mois.
14 "	W. Buckvale et S. T. Hooper.	"	Location des bureaux 200 et 208 sur les lots 23 et 24, propriété 14, Medicine Hat, Alta.	Immigration	2 ans du 1er juin 1917.	23 par mois.
16 "	Richard Asbeck	"	Location de la propriété, aux angles des chemins "International Boundary" et "Meridian", Blaine, Wash., Douglas, C.-B.	Inspecteur d'immig.	....	3 par mois.
19 "	Alcide Plouffe		Location de 302 pds carrés du lot n° 67, St-Félix-de-Valois, Québec.	Bureau de poste	1 an du 1er janv. 1917.	125 p. année.

25	mai	W. G. Miller	Sa Majesté	Location d'un magasin sur la rue Main, Stellarton, N.-E.	"	3 ans du 1er mai 1917.	600 p. année.
29	"	Northern B. C. Development Company.	"	Location du rez-de-chaussée avec les chambres 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 15 et 16 au 1er étage de l'édif. "Federal", Prince Rupert, C.-B.	Ministère du gouvernement fédéral	3 ans du 1er juin 1917.	540 p. mois.
30	"	Ministère des Travaux publics.	Min. de la Milice et de la Défense.	Location du 2e étage de l'édifice d'immigration, quai n° 2, Halifax, N.-E.	Fins publiques	Pendant l'occupation.	
8	juin	The Edmonton, Dunvegan & B. C. Ry. Co.	Sa Majesté	Location des lots 19, 20 et 21, propriété 2, Grande-Prairie, Alta.	Salle d'immigration	5 ans du 1er mai 1917.	5 par année.
11	"	Ferdinand Leduc et Cyprien Fortin.	"	Location du rez-de-chaussée d'un édifice à deux étages, Beauharnois, Qué.	Bureau de poste	5 ans du jour de l'occupation.	420 p. année.
13	"	Eastern Trust Company	"	Location d'environ 216 pds carrés au 3ème étage de l'édif. "McCurdy", Halifax, N.-E.	Inspecteur des pêcheries.	1 an du 1er août 1917.	175 p. année.
14	"	Mme Clara Kir.hoffer	"	Location de deux chambres dans un édifice, Brandon, Man.	Douanes	5 ans du 15 août 1917.	1,800 p. année.
22	"	La Patrie	"	Location de la ½ est du rez-de-chaussée de l'édif., rue Ste-Catherine-Est, Montréal, Qué.	Station postale "N"	5 ans du jour de l'occupation.	6,814.80 par année.
27	"	Banque Union du Canada.	"	Locat. des cham. nos 801 et 803 dans l'édif. coin rue Main et ave William, Winnipeg, Man.	Insp. de la taxe des profits de guerre	Du 1er juillet '17 au 3 déc. '18.	56.25 p. mois.
28	"	Realty of Ottawa, Limited.	"	Location de l'édifice du "Free Press", rue Sparks, Ottawa, Ont.	Ministère des Mines	5 ans du 5 avril 1917.	7,225.90 par année.
29	"	H. N. Bate & Sons, Limited.	"	Location d'un édifice, rue Slater, Ottawa, Ont.	Milice et Défense	3 ans du 15 juin 1917.	16,500 p. année.
3	juill	Sa Majesté	Anglo-American Telegraph Co.	Entente *re* paiement d'un subside annuel pour l'opération d'une ligne de télégraphe dans l'Ile du Prince-Edouard.		5 ans du 3 juillet 1917.	5,000 p. année.
3	"	Sa Majesté	Prince Edward Island Telephone Co.	Entente *re* opération d'un système de téléphone dans l'Ile du Prince-Edouard		5 ans du 3 juillet 1917 et à continuer ensuite.	
5	"	The Excelsior Life Insurance Company.	Sa Majesté	Location de la chambre n° 302 au 3ème étage de l'édifice au coin s.-o. de la rue Adélaïde, Toronto, Ont.	Contrôleur des vivres	De mois en mois à compter du 5 juillet 1917.	63 par mois (mensuellem.).
13	"	Mme Loretta Ann Osment.	"	Location de tout le 2ème étage et une partie du 1er étage d'un édifice, rue Main, Indian Head, Sask	Ministère de l'Intérieur	1 an du 1er sept. 1917.	43 par mois.
14	juill	Thos. H. Fortier	"	Location de 2 cham. au rez-de-chaussée d'un édif., rue St-George, Annapolis-Royal, N.-E.	Insp. des enfants immigrés britanniques	1 an du 1er sept. 1917.	180 p. année.
17	"	W. M. Birks, J. H. Birks et G. W. Birks.	"	Location de la chambre n° 5 et voûte sur 1er étage de l'édifice "Birks", rue Sparks, Ottawa, Ont.	Inspecteur d'immigration	Du 1er sept. 1917 au 30 sept. '21	343.14 p. ann.
18	"	The Berlin Rink and Auditorium Co., Ltd.	"	Location d'une partie du rez-de-chaussée du "Rink & Auditorium Block", rue Queen, South-Kitchener, Ont.	Entrep. de vérif. des douanes.	2 ans à compter du jour de l'occupation.	120 p. mois.
19	"	Alexander Mullin.	"	Location du rez-de-chaussée et soubassement d'un édifice, coin des rues Bloor et Markham, Toronto, Ont.	Station postale "E"	1 an du 1er août 1917.	1,440 p. année.
21	"	Sa Majesté	Corporation du village de Port Credit.	Location d'une partie de terrain sur la côte n.-e. du havre, Port Credit, Ont.	Edifice municipal	Suivant le bon plaisir du gouvernement.	1 par année.

ETAT N° 3—Etat des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1917 au 31 mars 1918—*Suite*.

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1917.						$ c.
26 juillet	Dunlop Tire and Rubber Goods Co., Ltd.	Sa Majesté	Location de deux étages aux nos 306, 308 et 310 rue Sparks, et garage n° 309 rue Queen, Ottawa, Ont.	Insp. des magasins de l'artillerie.	De la date d. l'occupat. jusqu'à la fin d. la prés. gu.	5,100 p. année.
26 "	J. G. Butterworth	"	Location 2ième étage "Bank St. Chambers," rues Bank et Albert, Ottawa, Ont.	Contrôleur des vivres et personnel.	1 an de la date d'occupation.	2,500 p. année.
31 "	The Notre Dame Investment Co., Ltd.	"	Location de bureau 705, 706, 707, 708, 709 et 710 dans un édifice Ave Notre-Dame, Winnipeg, Man.	Ministère des Travaux publics.	29 mois du 1er août 1917.	1,500 p. année.
1er août	Sa Majesté	A la "Edmonton Children's Aid Society."	Location des lots nos 14, 15, 16 et 17, propriété 51, Strathcona, Alta.	Refuge des enfants	1 an du 1er août 1917.	1.00 par année (renouvelable).
7	Imperial Canadian Trust Co.	Sa Majesté	Loc. des ch. nos 412 et 415 d. l'éd. du coin de la 21e rue et 1re Avenue, Saskatoon, Sask.	Sur. du serv. des malles par chemins de fer.	1 an du 1er sept. 1917.	631.20 p. ann.
9 "	Ephraim Humphreys	"	Locat. d'une ch. au rez-de-ch. avec l'usage du soubass. dans un édifice à Trenton, N.-E.	Bureau de poste	5 ans du 22 mars 1918.	600 par année (renouvelable).
9 "	Sa Majesté	Au conseil municipal de la ville de Lachine.	Location du lot n° 240A et partie du lot n° 235, Lachine, Qué.	....	Suivant le bon plaisir du gouvernement.	1.00 par année
9 "	Royal Bank of Canada	Sa Majesté	Loc. de 1,600 pds car. au rez-de-ch. et de 456 pieds car. du soubassem. au coin des rues Dalhousie et York, Ottawa, Ont.	Division de l'Imprimerie et de la Papeterie.	Du jour d. l'occupation au 2 janvier 1919.	1,321.60 p. ann. (renouvelable).
10 "	Chas. Edward Alleyn	"	Location du rez-de-chaussée d'un édifice de la rue St-Jean, Québec.	Station postale	5 ans de la date d'occupation.	2,100 p. année.
13 "	Sa Majesté	A Leon. Alleyne Dodd.	Location d'une propriété appelée "Réserve du Gouvernement", Yale, C.-B.	Entreprise privée	10 ans du 1er oct. 1917.	5.00 par année.
14 "	Andrew Holland	Sa Majesté	Location des propriétés nos 396-404 rue Wellington, Ottawa, Ont.	Emmagasinem. des exhibits—(Agriculture).	De mois en mois du 15 août 1917.	210 par mois (mensuellem.)
15 "	R. L. et R. Blackburn	"	Locat. de la propriété nos 707 et 710 et voûte au 7me étage de l'édifice "Union Bank", Ottawa, Ont.	Bureau des Commissaires des pensions au Canada.	2 ans et 10 mois du 1er mars 1917.	5.00 par mois.
"	Imperial Canadian Trust Company.	"	Locat. de la ch. n° 212, dans l'édif. coin de la 21me rue et 1ère Avenue, Saskatoon, Sask.	Ministère du Revenu de l'Intérieur.	1 an du 1er nov. 1917.	486 par année.

24 "	Robt. L. Blackburn	Sa Majesté	Locat. des 5me, 6me et 7me étages de l'édifice "Plaza", rue Rideau, Ottawa, Ont.	Milice et Défense	1 an du 24 août 1916.	8,519 p. année.
27 "	Alexandria Realty Co., Ltd.	"	Loc. de deux bur. et d'un compart. au charb. au "Syndicate Block", Emerson, Man.	Immigration	De mois en mois.	5.00 par mois (mensuellem.)
31 "	Sydney *Post* Publishing Co., Ltd.	"	Loc. des chambres 4a et 3 du "*Post* B'ld'g", rue Dorchester, Sydney, N.-E.	Insp. des pêcheries	1 an du 1er oct. 1917.	360 par année.
1er sept	James H. Thompson	"	Loc. d'une propr. pr. du "Federal Building", Prince-Rupert, C.-B.	Entrepôt de vérification	3 ans de la date d'occupation.	1,200 p. année (renouvelable).
1 "	Northern B. C. Development Co., Ltd.	"	Locat. d'une ch. au 2me étage du "Federal Building", Prince-Rupert, C.-B.	Insp. des bat. à vapeur	De mois en mois du 1er octobre 1917.	17.00 par mois.
6 "	The Topley Company	"	Locat. des deux étages supérieurs de l'édifice, Nos 130-132 rue Sparks, Ottawa, Ont.	Divis. du serv. militaire au min. de la Justice.	De mois en mois du 7 sept. 1917.	100 par mois.
6 "	Wilson Bros.	"	Locat. d'une propr., au coin N.-O. de la 3me avenue et 22me rue, Saskatoon, Sask.	Bur. des terres fédérales	1 an du 1er oct. 1917.	200 par année.
13 "	Sa Majesté	Quinlan & Robertson.	Locat. de parties des lots nos 513 et 514, paroisse St-Roch (rivière St-Charles), Qué.	Entreprise privée	18 mois de la date d'occupation.	1.00 par année.
19 "	Canada Life Assurance Company.	Sa Majesté	Locat. de la propr. nos 43 et 44 dans l'édifice de la Cie, rue Sparks, Ottawa, Ont.	Contr. du combustible	De mois en mois du 14 août 1917.	39.39 par mois (mensuellem.)
20 "	Robt. L. Newman	"	Location de 4 ch. dans l'édifice "Stephen's", Prince-Rupert, C.-B.	Insp. des pêcheries (Min. du Service naval).	1 mois du 22 juin 1917 et ensuite de mois en mois.	50 par mois (mensuellem.)
21 "	D. M. Finnie et Wm. D. Morris.	"	Location de bureaux dans l'édifice "Union Bank", rue Wellington, Ottawa, Ont.	Gouvernement fédéral	5 ans du 20 nov. 1917.	4,000 p. année.
24 "	A. E. Sjoquist	"	Locat. d'une partie du rez-de-ch. av. 2 voûtes dans l'édifice, coin nord-ouest de la 4me Avenue et rue Seymour, Kamloops, C.-B.	Bureaux des Terres fédérales et de la Couronne.	3 ans du 1er sept. 1917.	125 p. mois.
25 "	Norlite Realty Company, Limited.	"	Locat. de l'édifice sur les lots nos 11 et 12, au côté sud de la rue Wellington, Ottawa, Ont.	Bur. du gouvernement	5 ans de la date d'occupation.	30,000 p. ann.
26 "	R. L. et R. Blackburn	"	Locat. d'un espace addition. dans le soubass. de l'édifice "Union Bank", rue Wellington, Ottawa, Ont.	Ministère de l'Intérieur	Du 21 août 1917 au 16 juillet 1918.	87.20 p. année.
26 "	R. L. et R. Blackburn	"	Locat. de la ch. no 414 dans l'édifice "Union Bank", rue Wellington, Ottawa, Ont.	Min. des Affaires Extérieures.	1 an du 9 nov. 1917.	371 p. année.
29 "	J. H. Cameron & Annie M. Johnstone.	"	Locat. de 2 ch. dans l'édi. sur les lots nos 24 et 25, propriété 156, Saskatoon, Sask.	Insp. des poids et mesures.	1 an du 11 nov. 1917.	60.00 par mois.
1er oct.	The Canadian Pacific Railway Company.	"	Location des lots nos 17 et 18, propriété 1, à Coutts, Alta.	Immigration	21 ans du 1er oct. 1917.	1.00 par année.
1 "	Jno. D. McArthur & The Edmonton Dunvegan & B.C. Railway.	"	Locat. des lots nos 28, 29 et 31, propriété 10, lot riverain 7, Peace River, Alta.	Salle d'immigration	5 ans du 1er oct. 1917.	5.00 par année.
3 "	Imperial Canadian Trust Co.	"	Loc. des ch. nos 512 et 513 d. l'édi. au coin de la 21e rue et de la 1re Ave, Saskatoon, Sask.	Sur. du serv. des malles par ch. de fer.	1 an de la date d'occupation.	885 par année.

ETAT N° 3—Etat des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1917 au 31 mars 1918—*Suite.*

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1917.						$ c.
9 oct.	J. A. Yeager	Sa Majesté	Location d'un espace au rez-de-chaussée d'un édifice à Swift Current, Sask.	Bureau de poste	2 ans du 20 nov. 1917.	150 par année.
11 "	R. L. et R. Blackburn	"	Location de la chambre 308 dans l'édifice "Union Bank", rue Wellington, Ottawa, Ont.	Ministère de l'Intérieur.	De la date d'occupation au 16 juill. '17 (sup. 167 pds carrés).	100 par pieds car. p. année.
18 "	Imperial Realty Company, Limited.	"	Location de chambres dans les édifices "Canadian & Militia" rue Slater et rue Queen, Ottawa, Ont.	Milice et Défense	5 ans du 1er mai 1918.	88,711.84 par année.
18 "	G. B. Terrill	"	Location de chambres dans un édifice à Stanstead Plain, Qué.	Bureau de poste	3 ans du 1er août 1917.	113 par année.
2 nov.	J. Paul Tardivel	"	Location de l'édifice n° 35, Chemin Ste-Foye, Québec, Qué.	Candiac station postale.	5 ans du 1er sept. 1917.	250 par année.
5 "	Archibald Galbraith	"	Location de deux magasins au rez-de-chaussée d'un édifice sur la ½ sud du lot 8, prop. 49, Swift-Current, Sask.	Ministère de l'Intérieur.	1 an du 17 nov. 1917.	120 par mois.
7 "	Canadian Bank of Commerce.	"	Location de 3 chambres dans un édifice à Revelstoke, C.-B.	Garde forestier en chef, ministère de l'Intérieur.	1 an du 16 déc. 1917.	40 par mois.
15 "	Wm. M., John H. et G. W. Birks.	"	Location des chambres 614, 615, 616, 617 à 618 au 6ème étage d'un édif. à Vancouver, C.-B.	Sur. des dragues	1 an du 1er déc. 1917.	900 par année.
16 "	Notre Dame Investment Company.	"	Location d'un bureau dans l'édifice de la Cie, à Winnipeg, Man.	Insp. du chauffage et de la plomberie.	De mois en mois du 15 nov. 1917.	30 par mois (annuellement).
19 "	The Canada Life Assurance Co.	"	Location des chambres nos 13 et 14 au 1er étage d'un édifice à Ottawa, Ont.	Médecin-chef, de la division d'immigration.	1 an de la date d'occupation.	480 par année.
20 "	Alcide Plouffe	"	Location d'une propriété, St-Félix-de-Valois, Qué.	Bureau de poste	1 an du 1er janv. 1918.	125 par année.
27 "	The Grand Trunk Railway Company.	"	Location de certains terrains contenant le lot n° 14, faisant face au chenal de la rivière Détroit, Windsor, Ont.	Site du quai du gouv.	21 ans du 1er nov. 1912.	70 par année.
27 "	Horace Haszard	"	Loc. d'une ch. au 1er éta. de l'éd. "Cameron" rue Richmond, Charlottetown, I.P.-E.	Insp. des dragues	1 an du 23 oct. 1917.	150 par année.
27 "	John Freemont Smith	"	Location de la partie est du rez-de-chaussée et du soubassement de l'édif. sur le lot 13, proy. 20, rue Victoria, Kamloops, C.-B.	Bureau de poste	5 ans du 1er sept. '17.	1,200 p. année.

29 nov.	Hood Bros.	"	Location de chambres dans l'édifice n° 519 rue Pender, Vancouver, C.-B.	Commission des ch. de fer.	Du 20 nov. 1917 au 31 mars 1918.	22 par mois.
30 "	The Royal Bank of Canada	"	Loc. de 10 bur. à l'étage sup. avec une partie du soubassement et voûte dans l'édif. au c. des rues Sparks et Metcalfe, Ottawa, Ont.	Musée géologique, ministère des Mines.	1 an du 7 avril 1918.	3,081.50.
1er déc.	Canadian Pacific Railway Company.	"	Location d'une chambre au rez-de-chaussée de la "Station Regina," Sask.	Bureau de poste	1 an du 1er déc. 1917.	3,240 p. année.
1er "	Jarvis Verner McLellan	"	Location de 7 bureaux et voûtes dans l'édifice "Stockton," 94 r. Prince William, St-Jean, N.-B.	Officier du transp. naval.	De mois en mois de la date d'occupation.	45.85 par mois (mensuellement).
3 "	The Chester Thompson Company, Limited.	"	Location du rez-de-chaussée avec une chamb. dans le soubassem. de l'édifice près du coin de la 23e rue et 2e ave. Saskatoon, Sask.	Ministère des Douanes	3 ans du 12 déc. 1917.	350 par mois.
4 "	James Hope & Sons.	"	Location du 3ème étage de l'édifice au coin des rues Sparks et Elgin, Ottawa, Ont.	Serv. des malles par chemin de fer.	2 ans du 29 janv. 1918.	2,500 p. année.
8 "	Wm. James Southam.	"	Location des chambres nos 806 à 809 inclusivement au 8ème étage de l'édifice du "Herald," Calgary, Alta.	Commission des chemins de fer.	1 an de la date d'occupation.	105 par mois.
12 "	The Bell Telephone Co. of Canada.	"	Contrat de la location au gouv. d'un circuit métallique en fils de fer galvanisé sur les poteaux de la Cie, entre les limites de la cité de Québec et Notre-Dame des Laurentides, Qué.	Fins publiques	1 an du 20 sept. 1917 et à continuer et rester en force d'année en année jusqu'à résil.	104 p. année.
14 "	Léon R. Bélanger	"	Location d'une chambre dans un édifice à Edmundston, N.-B.	Immigration	De mois en mois du 1er juillet 1917.	5 p. mois (mensuellement).
20 "	J. L. & Wm. J. Hopwood.	"	Location de 3 chambres avec entrées en avant et en arr., au rez-de-chaus. et avec l'us. du lavabo de l'éd. 366 r. Water, Peterborough, O.	Poids et mesures	1 an du 1er janv. 1918.	250 p. année.
27 "	Robert Kerr.	Sa Majesté.	Location de 1,050 pieds carrés dans l'édifice "Kerr", Le Pas, Man.	Archives des terres et des mines, (min. de l'Inté.)	1 an du 1er fév. 1918.	50.00 par mois.
1918.						
4 janv.	Canada Cement Company, Limited.	"	Location de 2 compartiments dans le "Stock House building", Pointe-aux-Trembles, Qué.	Emmag. du ciment pour l'édifice du Parlement.	Du 1er janv. 1918 au 1er sept. 1918.	Par liv. de ciment 2c. par mois.
7 "	Hope Realty Limited	"	Location des chambres nos 509, 510 et 511, dans l'édifice n° 63 rue Sparks, Ottawa, Ont.	Directeur des renseignements publics.	De mois en mois de la date d'occupation.	40.00 par mois (mensuellement).
7 "	C. Jackson Booth	"	Location de 2,426 pds car. et 10 pcs aux 1er et 2ème étages de l'édifice de la banque "Standard", rue Sparks, Ottawa, Ont.	Personnel de l'auditeur général.	Du 25 oct. 1917 à la fin de la guerre.	1,820.12 par année.
8 "	R. L. & R. Blackburn	"	Location des magasins nos 49 et 51 avec le 1er étage au-dessus, n° 51 rue Bank, Ottawa, Ont.	Bureaux de recrutement.	Du 14 déc. 1917 au 1er mai 1918.	100.00 par mois.

ETAT Nº 3—Etat des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1917 au 31 mars 1918—*Suite.*

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1918.						$ c.
9 janv.	"Canadian Northern" Town Properties Co., Limited.	Sa Majesté	Location des lots nos 5 et 6, propriété 23, coin de Railway avenue et 3e rue, à Wadena, Sask.	Immigration	5 ans du 1er janv. 1918.	1.00 p. année.
14 "	William Randolph Goulden	"	Location de l'édifice "Goulden", coin sud-ouest des rues Sussex et Water, Ottawa, Ont.	Bureau de Publications Historiques.	5 ans de la date d'occupation.	1,680.00 p. ann.
18 "	Sa Majesté	The Capital Brewing Co. Ltd	Location d'une partie d'une propriété du gouvernement, s. la r. Wellington, Ottawa, O.	Entreprise privée	5 ans du 10 août 1916.	5,000.00 p. ann.
18 "	Mlle Margaret White	Sa Majesté	Location de 3 chambres, avec voûte et un vestibule, d. un édifice r. St-Louis, Québec, Q.	Division des Archives	1 an du 30 avril 1918.	33.00 p. mois.
21 "	Elgin Realty Company Ltd.	"	Location d'un édifice au coin sud-ouest des r. Elgin et Queen, Ottawa, Ont.	Ministère des Douanes, de la Milice et de la Défense.	5 ans de la date de la prise de possession de tout l'édifice.	23,000.00 p. an.
25 "	Louis Brucker	"	Location d'un édifice de Gottengen, Halifax, N.-E.	Station postale à l'extrémité nord de la cité.	1er déc. 1917 au 30 avril 1919.	35.00 p. mois.
31 "	R. L. & R. Blackburn	"	Location des chambres nos 411, 412 et 413, d. l'édifice "Union Bank", Ottawa, Ont.	Bureau des commissaires des Pensions.	31 janv. 1918 au 1er déc. 1919.	1,200.00 p. ann.
4 fév.	Canadian Bank of Commerce.	"	Location des chambres nos 1, 4 et 5, au 2ème étage de l'édifice sur le lot 15 et les 20 pieds sud du nº 16, Revelstoke, C.-B.	Div. des Terres (Minis. de l'Intérieur)(sup. 599 p.c.)	1 an du 1er fév. 1918.	60.00 p. mois.
5 "	Edmond Wood Clark	"	Location de la prop. nº 12, au côté ouest de la r. Emmett et c. sud de la r. Lisgar, Ottawa, O.	Milice et Défense	1 an du 30 avril 1918.	50.00 p. mois.
8 "	Royal Bank of Canada	"	Location du 2ème étage de l'édifice au coin s.-ouest d. r. Sparks et Metcalfe, Ottawa, O.	Milice et Défense	Du 18 fév. et suivant le bon plai.	900.00 p. quart.
12 "	Imperial Realty Co., Ltd.	"	Location d'un bureau sur le côté est du rez-de-chaussée du "Canadian building", 12 et 14 rue Slater, Ottawa, Ont.	Administration fédérale du gouvernement du Dominion.	De la date d'occupation à mai 1923.	186.19 p. ann.
18 "	Quebec Railway Light, Heat & Power Co., Ltd.	"	Location du 2ème étage et de la ch. de toilette d. un édifice de la rue St-Jean, Québec, Q.	Bureau de Colonisation	1 an du 1er mai 1918.	500.00 p. ann.
25 "	John James Garland	"	Location d'un édifice, rue Tupper, Portage-la-Prairie, Man.	Ministère des Douanes	1 an du 8 avril 1918.	35.00 p. mois.
27 "	Horace Haszard	"	Location de 2 chambres au 1er étage de l'édif. "Cameron", Charlottetown, I.P.-E.	Surint. des édifices fédéraux.	1 an de la date d'occupation.	150.00 p. ann.

1er mars	Hope Realty Limited	Sa Majesté	Location de 1 chambre avec voûte d. un édif. coin des r. Sparks et Elgin, Ottawa, Ont.	Censeur en chef	De la date d'occupation au 5 fév. 1918 et de mois en mois jusqu'à la fin de la guerre.	30.00 p. mois.
1er "	John A. Blakeman	"	Location d'une chambre dans l'édifice sur le lot 2, propriété 100, Virden, Man.	Immigration	12 mois du 1er mars 1918.	8.00 p. mois.
2 "	Canadian Cottons, Ltd	"	Privilège de creuser et de poser un tuyau à l'eau sur le terrain de la compagnie à Marysville, N.-B.	Edifice public	Pour 7 ans	12.00 p. année.
4 "	Edward Seybold	"	Location de l'édifice "Eclipse", nº 72 rue Albert, Ottawa, Ont.	Milice et Défense	5 ans de la date d'occupation.	6,000.00 p. ann.
6 "	Royal Bank of Canada	"	Location de la Mezzanine dans l'édifice au coin sud-ouest des rues Sparks et Metcalfe, Ottawa, Ont.	Milice et Défense	Du 6 mars 1918 (suivant le bon plaisir).	271.96 p. quart.
11 "	Royal Bank of Canada	"	Location de chambres dans l'édifice de la banq. de Québec, r. Wellington, Ottawa, O.	Div. des Statistiques de ch. de fer et Canaux.	1 an du 1er mai 1918.	1,200.00 p. ann.
12 "	John Best	"	Location d'un magasin d. l'éd. au c. n.-o. du ch. Johnston et de la r. Elizabeth, Alberni, C.-B.	Bureau de poste	1 an du 1er avril 1918.	180.00 p. ann.
14 "	Wm. James Boyd	"	Location d'une partie du 2ème étage de l'édif. "Boyd", coin de la rue Edmonton et de l'avenue du Portage, Winnipeg, Man.	Comm. des ch. de fer	1 an du 1er juin 1918.	1,270.00 p. ann.
14 "	Mlle Louisa Parks	"	Location de trois étages dans l'édifice connu sous le nom de "Parks Convalescent Home" Sandy Point Road, cité de St-Jean, N.-B.		Pendant la durée de la guerre du 14 mars 1918.	1,200 p. ann.
14 "	Donald J. McDougal	"	Location du 3ème étage de l'édifice nº 527, rue Sussex, Ottawa, Ont.	Juge de la cour d'appel centrale (Juge Duff).	4 mois de la date d'occupation et ensuite de mois en mois.	191.35 p. mois.
15 "	Sa Majesté	Hugh Pick	Location du lot 18, propr. 18, à Gravelbourg, Sask.	Entreprise privée	2 ans du 15 mars 1918.	40 par année.
18 "	D. McIsaac	Sa Majesté	Permission de creuser une tranchée à travers une par. de son terrain à Antigonish, N.-E.	Pour le passage de l'égout du bureau de poste.	Durant le bon plaisir.	5 par année.
18 "	Edw. Rupert McNeill	"	Location de 2,888 pds car., 2e et 3e étages de l'édif. nº 202, rue Queen, Ottawa, Ont.	Bureau des affaires des soldats.	1 an de la date d'occupation.	1,780 p. ann.
18 "	Thomas C. James	"	Location du rez-de-chaussée et du sous-bassem., éd. au c. r. Bank et ave Laurier, Ottawa, O.	Insp. des taxes (Min. des Finances).	1 an de la date d'occupation.	2,700 p. ann.
19 "	Sir Redmond P. Roblin	"	Location de la propriété nº 103, rue Osborne, Winnipeg, Man.	Station postale "C"	1 an du 1er fév. 1918.	1,500 p. ann.
22 "	Thomas C. Rice	"	Loc. d'un édifice s. le côté ouest du chemin pr. et la côte sud du pont, Weymouth, N.-E.	Bureau de poste	1 an du 1er juin 1918.	200 p. ann.
26 "	Hope Realty Limited	"	Location des chambres nºs 606, 607, 608, 609, 610 et 611, dans l'édifice nº 63, rue Sparks, Ottawa, Ont.	Directeur des renseignements.	De mois en mois de la date d'occupation.	82.08 p. mois, (mensuellement.)
28 "	The Governor & Company of Adventurers of England	"	Loc. d'une partie d'un terrain de la réserve de la baie d'Hudson, Athabasca Landing, Alta	Immigration	5 ans du 1er juin 1918.	15.00 p. ann.

Etat n° 3—Etat des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1917 au 31 mars 1918—*Fin.*

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1918						$ c.
30 mars	Sarah A. Batson	Sa Majesté	Location d'une chambre dans un édifice à Campobello, N.-B.	Inspecteur des Pêcheries (Service naval.)	1 an du 31 déc. 1917.	120 par année.
30 "	Post Publishing Co., Ltd.	"	Location de la chambre n° 5 dans le "Post Building," Sydney, N.-E.	Sous-agent de la Marine et des Pêcheries.	1 an du 1er mai 1918.	18 par année.
30 "	World Newspaper Co. of Toronto, Ltd	"	Location de 2 étages (4ème et 5ème), "World Building," 40 rue Richmond O., Toronto.	Pour le personnel du dist. militaire n° 2.	Pour la durée de la guerre et 1 an après.	8,500 p. année.

Les item suivants sont arrivés trop tard pour insertion dans le rapport de l'an dernier (1916-1917).

Date du bail.	Bailleurs.	Locataires.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Durée du bail.	Loyer payable.
1915						
30 sept. 1915	The Dartmouth Manufacturing Co. Ltd	Sa Majesté	Location d'une maison en bois, coin des rues George et Bedford Row, Halifax N.-E.	Ministere du Revenu de l'Intérieur—bureau de l'insp. des poids et mesures (gaz et électricité)	1 an du 1er oct. 1915.	1,000 p. année.
1916						
29 déc. 1916	Hubert Tupper Warne	"	Location de 2 chambres au 2ème étage d'un édifice à Digby, N.-E.	Insp. des Pêcheries	3 ans de la date d'occupation.	120 p. année.
1917						
3 mars 1917	Arthur Congdon	"	Location d'un édifice sur le lot n° 3, près du coin de l'avenue Portage et rue Lipton, Winnipeg, Man.	Station postale "D"	5 ans du 3 mars 1917.	1,600 p. année.

LISTE de quelques-uns des Actes du Parlement du Canada, passés dans le cours de la première session du treizième parlement, ouverte à Ottawa, le 18e jour de mars 1918, prorogée le 24e jour de mai 1918, concernant le ministère des Travaux publics et les travaux sous son contrôle (8-9 George V), et des arrêtés du Gouverneur général en conseil, ayant force de loi.

Sujet.	Titre entier du statut.	Chapitre.	Page du statut.
Construction des ouvrages dans les cours d'eau navigables...........	Un acte amendant la loi de Protection des Eaux Navigables.......	33	115
Pouvoir de draguer, etc., les lits des cours d'eau navigables............	Un acte amendant l'acte des Travaux publics....................	37	125

N.B.—Par une proclamation en date du 28 février 1918, on a approuvé le taux des droits à être perçus par la *Upper Ottawa Improvement Company, Limited,* pour l'usage des ouvrages de cette compagnie pendant la saison de 1918. (Voir la *Gazette du Canada,* vol. li, p. 3044.)

Par une proclamation en date du 28 février 1918, on a approuvé le taux des droits à être perçus par la *Rouge Boom Company,* de Montréal, pour l'usage des ouvrages de cette compagnie, pendant la saison de 1918. (Voir la *Gazette du Canada,* vol. li, p. 3044.)

GALERIE NATIONALE DES ARTS DU CANADA.

Par ERIC BROWN, directeur.

Les salles de la Galerie Nationale des Arts étant encore occupées par les Chambres du Parlement, on s'est appliqué à développer la politique de prêts d'œuvres artistiques à toutes les galeries d'art ou associations ayant les moyens voulus pour les exposer, et à employer ainsi les possessions artistiques de la Galerie Nationale pour le développement des connaissances artistiques dans tout le Dominion.

L'octroi de vingt-cinq mille dollars fait antérieurement à la Galerie a permis l'achat d'un nombre limité de productions artistiques canadiennes, de sorte que ces exhibitions n'ont pas souffert d'un manque de matériaux. La demande des commissaires pour un octroi de trente mille dollars, pour l'année courante, ne fut pas accordée, et le budget parlementaire principal ne donnait què huit mille dollars, ce qui est juste nécessaire pour payer les dépenses courantes de la Galerie, y compris les salaires et l'entretien des salles. Les commissaires ayant fait une autre demande, un montant additionnel de $10,000 fut inclu dans le budget supplémentaire, formant ainsi un octroi total de dix-huit mille dollars, pour l'année.

Les prêts réguliers suivants d'œuvres artistiques ont été faits pendant l'année: Saint-Jean, N.-B., vingt-sept peintures; Sherbrooke, Qué., vingt-six peintures; Fort-William, Ont., vingt peintures; Winnipeg, Man., vingt-cinq peintures; Regina, Sask., vingt et une peintures; Moosejaw, Sask., vingt peintures.

Des arrangements avaient été conclus pour un prêt régulier à la ville d'Halifax, mais on dut annuler cet arrangement, parce que le Musée des Beaux Arts de la Nouvelle-Ecosse, dans lequel devait avoir lieu l'exposition, fut sérieusement endommagé par l'explosion.

Les prêts spéciaux suivants furent faits:

Trente-trois lithographies furent prêtées à la ville d'Halifax, en novembre 1917. Ces lithographies n'avaient été exhibées que pendant quatre jours lorsque se produisit l'explosion, qui détruisit l'édifice dans lequel elles se trouvaient. Heureusement, les lithographies ne subirent que de légers dommages.

Un prêt de soixante-neuf dessins fut fait à l'Association Artistique de Montréal, de décembre 1917 à février 1918.

La peinture "Charité", par Frank Brangwyn, A.R.A., P.R.B.A., fut prêtée au chapitre Madeleine de Verchères, I.O.D.E., pour son exhibition de peintures au Château Laurier. du 29 novembre au 3 décembre 1917.

Neuf peintures furent prêtées à l'Exposition Centrale du Canada, à Ottawa, du 8 au 15 septembre 1917.

Soixante-quinze lithographies Steinlen furent prêtées au musée d'Art de Toronto durant les mois de février et mars 1918.

Un prêt de trente-et-une peintures fut fait à l'Association d'Exposition de l'ouest du Canada, du mois de juin au mois d'août 1917. Le circuit de cette association comprend Calgary, Edmonton, Brandon, Regina, Saskatoon, Prince-Albert. Cette collection fut ensuite envoyée à Vancouver, en août 1917.

Les peintures "Dieppe", la "Grève", "Effet-en-Gris", par J. W. Morrice, furent prêtées à la Société de l'Art Moderne, de Los Angeles, Californie, en mars 1918.

Toutes ces expositions furent accompagnées d'un grand succès, et le nombre grossissant des demandes sont une preuve suffisante du désir grandissant des connaissances artistiques.

Le prix de mille dollars pour un voyage d'études, donné par la Galerie Nationale et adjugé par le Conseil de l'Académie Royale des Arts, a été accordé, avec le consentement des commissaires, à M. Manly E. Macdonald, Pointe-Anne, Ont.

Le règlement suivant a été passé en vertu des termes de l'Acte de la Galerie Nationale des Arts du Canada, et approuvé par l'hnorable ministre des Travaux publics:

Article 5.—La commission peut faire des règlements, sujets à l'approbation du ministre des Travaux publics.

Section D.—Pour la protection de ses propriétés et des propriétés qu'elle a en soin.

Toutes les reproductions d'œuvres d'art qui appartiennent à la Galerie Nationale du Canada devront porter la légende: Propriété de la Galerie Nationale des Arts du Canada.

Les commissaires se réunirent deux fois, et les œuvres d'arts suivantes ont été acquises: par don ou par achat:

DONS.

Jane Catherine Cummins.. .. ..Peinture à l'eau "Croquis". Cadeau de S. S. Cummins.

Charles Dana Gibson.. .. ..Deux dessins à l'encre et à la plume : "Moments tragiques. Le Rév. lit sa dernière comédie à sa nièce."

"Lui: Qui marche ainsi au-dessus de notre tête?
Elle: Ce n'est que papa. Il est toujours agité sur le matin."

PEINTURE DIPLÔMÉE.

Horatio Walker, R.C.A... .. ..Automne.

ACHATS.

Peintures à l'huile—

Grier, E. Wyly, R.C.A... .. ..Le maître de Northcote.
Challener, F. S., R.C.A... .. ..Le royaume d'Aphrodite.
Johnston, F. H., O.S.A.. .. .. Une nuit dans le nord.
MacDonald, J. E. H., A.R.C.A.. .. ..Asters et pommes.
Reid, Mary H., A.R.C.A.. .. ..Etude en rose et en vert.
Coburn, F. S.. .. ..Roses de Danville.
Earle. Paul B.. .. ..La première neige.
Gagnon. Clarence A., A.R.C.A.. .. .. ..Scène de rue, à Québec, le soir.
Harris, Robert, C.M.G., R.C.A.. .. .. ..Mon vieux modèle de Montréal.
Rosaire, Arthur D., A.R.C.A.. .. .. ..Le Jardin de lumière.
Shore, Henrietta M.. .. ..Femme et enfants nègres.
Barnsley, James MacDonald.. .. ..Dans les champs.
Barnes, Wilfred M.. .. ..Un orage d'automne.
De Belle, Charles.. .. .. Les sœurs.
FitzGerald, L. L.. .. ..Tard en automne, au Manitoba.
Knowles, E. A. McG., A.R.C.A.. .. .."Drink to Me Only with Thine Eyes."
Lismer, Arthur, O.S.A.. .. ..Camouflage d'hiver.
MacDonald, J. E. H., A.R.C.A.. .. ..Bestiaux près du ruisseau.
Neilson, H. Ivan, A.R.C.A.. .. ..Guirlande du printemps.
Wrinch, Mary E., O.S.A.. .. ..Magie de la neige.

Reproductions de peintures—

Steinlen, M.. .. ..Quatre-vingt-six lithographes.
Russell, Gyrth, R.B.A.. .. ..La grange blanche.
Raine, Herbert, A.R.C.A.. .. ..La vieille cour.
Cotton, John Wesley.. .. .. Une tranchée ouverte.
Beaupré, Eugène L.. .. ..Etude d'enfant.
Phillips, Walter J.. .. ..Rivière Winnipeg, No 3.
" " .. ..Le liseur.
Crockart, James.. .. ..Stirling, vue de Millhall.
Smith, Lewis.. .. ..Barges à Hammersmith.
" " .. ..Déchargement des barges de la Tamise.
Sutherland, Fred. W.. .. ..Le lion endormi.
" " .. ..Nouveau chemin, fauboúrgs de Boston.
Greene, T. G., O.S.A.. .. ..Le pêcheur.
Bartolozzi.. .. ..La leçon de dessin.
" .. ..Portrait d'Annibal Carracci.

Reproductions de peintures—(suite).

Schiavonetti	La Madone et l'Enfant.
"	Pieta.
Wolf, Henry	Etoile du matin.
" "	Portrait de lui-même.
" "	Le ramasseur de bois, d'après Innes.
" "	La femme avec une mantille, d'après Chase.
" "	Jeune femme à la fenêtre, d'après Vermeer.
" "	Don Balthazar Carlos, d'après Velasquaz.
" "	L'enfant avec un sabre, d'après Manet.
Dacbigny	L'automne dans le Morvan.
Whistler, James McNeill	En Plein Soleil.
" " "	La rétameuse.
" " "	Annie Standing.
" " "	Liverdun.
Lismer, Arthur	Le transport, Halifax.
Maw, Samuel Herbert	Cathédrale de Sienne, nef.
" " "	Tilbury.
" " "	La lagune, Venise.
Sterner, Albert	Danseur assis.
" "	L'aveugle.
Copley, John	Lumières de théâtre.
Gabain, Ethel	La toilette.
Pilot, Robert	Dix croquis, camp Witley, Surrey.
Barnsley, James MacDonald	Trop tard.
" " "	Croquis en Hollande, No 1.
" " "	Croquis en Hollande, No 2.
Phillips, W. J.	L'heure dorée.
Fosbery, Ernest, A.R.C.A.	L'orage.
Lapine, André	Le moulin à vent.
Lalande, E.	Terrains de golf Sunningdale, Berks.
Fawcett, George	Un campement de sauvage abandonné, Minaki, Ont.
Stevens, Dorothy, O.S.A.	Paddy.
Johnston, Francis H., O.S.A.	L'étang magique.
Raise, Herbert, A.R.C.A.	Les pèlerins, Ste-Anne-de-Beaupré.
Keagey, James W.	Vieille mosquée, Caire.
Burnside, J. T. M.	Trois croquis en brun.
Veresmith, Daniel	Les petits repriseurs.

Aquarelles—

Johnston, Francis H., O.S.A.	Le gardien de la gorge.
Holmes, Robert, A.R.C.A.	Fleurs de mocassins.
Jefferys, Charles, A.R.C.A.	Rochers de la baie Georgienne.
McGillivray, F. H., O.S.A.	Mi-hiver, Dunbarton, Ont.

Pastels—

Brownell, Franklin, R.C.A.	Viande gelée.
" " "	Pommes de terre.
" " "	Le traîneau bleu.
" " "	Traîneaux pour le foin.
" " "	Balances.
Perrigard, Hal Ross	Creusage du tunnel.

Sculpture—

Wyle, Florence	Adorateur du soleil.
Hahn, Emmanuel	L'éclaireur sauvage (Bronze).

Reproductions Medici—

Durer, Albrecht	Les mains pendant la prière.
Ghirlandajo, Domenico	La vision de sainte Fine, d'après Fresco.

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

Pour l'exercice commencé le 1er avril 1917, et clos le 31 mars 1918

Soumis conformément aux dispositions des Statuts Revisés du Canada, 1906, chapitre 35, article 33.

(Traduit de l'anglais)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
J. DE LABROQUERIE TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1919

A Son Excellence le duc de Devonshire, C.J., C.P., G.C.M.G., G. C.O.V., etc., etc., etc.
Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE:

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada pour le dernier exercice commencé le 1er avril 1917 et clos le 31 mars 1918.

J. D. REID,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

TABLE DES MATIÈRES.

ANNEXES.

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE SUPPLÉANT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR

L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1918.

A l'honorable J. D. REID,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—L'état de choses qui a dominé en 1916–17 et qui a causé la suppression de toutes les dépenses inutiles en ce qui regarde les impressions a duré encore toute l'année et, conséquemment, ce rapport annuel est encore considérablement réduit pour ce qui traite des diverses questions qui occupent ce ministère. On a cependant trouvé moyen de remettre en place un ou deux chapitres intéressants au point de vue de renseignements et qui sont publiés sous le titre: «Routes de Canaux et de Navigation».

La suspension de certains travaux de chemins de fer et canaux, comme le canal maritime Welland et le chemin de fer de la Baie d'Hudson, s'est continuée cette année comme nous l'avions noté dans notre précédent rapport.

SOMMAIRE GÉNÉRAL.

DÉPENSES.

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1918 les dépenses faites par ou pour le compte du ministère se sont élevées à $74,639,286.44 dont $70,113,667.61 pour les chemins de fer, $3,327,556.55 pour les canaux et $1,198,062.28 pour les frais généraux.

Les dépenses de chemin de fer imputées au compte de capital ont été de $34,699,416.96 dont $24,392,985.80 pour le matériel roulant des chemins de fer de l'Etat, $5,860,132.59 pour l'Intercolonial; $1,371,334.97 pour le Québec et Saguenay; $378,433.29 pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard;

$120,663.61 pour le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard; $690,453.19 pour le National Transcontinental; $1,879,699 pour le chemin de fer de la Baie d'Hudson; $5,369.51 pour le chemin de fer International et $345 pour frais divers.

Les dépenses pour le pont de Québec se sont montées à $931,278.01.

Les dépenses de chemin de fer imputées au compte d'entretien et d'exploitation se sont élevées à $33,400,460.45, divisés comme suit: $21,090,298.09 pour l'Intercolonial; $385,508.92 pour le chemin de fer International; $10,660,389.89 pour le Transcontinental National; $1,123,291.12 pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et $140,972.43 pour le chemin de fer Saint-Jean et Québec.

Le montant payé pour dépenses diverses de chemin de fer et imputable au compte du revenu est de $15,100.

Les dépenses imputables au compte de recettes se sont élevées à $347,007.44.

Les dépenses en subsides de chemin de fer ont été de $720,404.75.

Les dépenses des canaux qui se sont élevées à $3,327,556.55 se divisent comme suit: $1,781,957.07 sur le compte de capital; $111,552.28 sur le compte des recettes; $1,434,047.30 sur le compte de revenu. Sur ce dernier chiffre $859,119.25 vont au personnel et $574,927.95 au compte de réparations.

Les dépenses diverses se montant à $1,198,062.28 ont été réparties comme suit: $350,545.35 pour crédit de guerre; $846,305.53 pour la restauration de Halifax et $1,211.40 pour frais divers.

RECETTES.

Les recettes provenant des chemins de fer et des canaux se sont élevées à $27,695,825.09.

Les recettes des chemins de fer se sont élevées à $27,240,956.87 réparties comme suit: $18,758,186.41 ont été reçus de l'Intercolonial, y compris le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard; $140,900.44 du chemin de fer International; $7,621,204.51 du Transcontinental National; $656,227.22 du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et $64,438.29 du chemin de fer de Saint-Jean et Québec.

Les recettes des canaux se sont élevées à $414,868.22. Sur ce montant les recettes provenant de l'élévateur de Port-Colborne entre pour $163,164.82, le reste provenant de loyers, taux de quaiage, etc.

ÉTAT COMPARATIF DES FRAIS D'EXPLOITATION ET DES RECETTES.

Les frais d'exploitation des chemins de fer s'élevant à $33,400,460,45 et les recettes à $27,240,956.87 seulement, il reste un déficit de $6,159,503.58 pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat. Ce déficit s'élève à $2,332,111.68 pour l'Intercolonial; $244,608.48 pour le chemin de fer International; $3,039,185.38 pour le Transcontinental National et $467,063.90 pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

Le déficit du chemin de fer de Saint-Jean et Québec est détaillé à part dans le rapport annuel du gérant des chemins de fer de l'Etat, à la page 32.

ÉTATS COMPARATIFS.

En 1916–17 les recettes des services de voyageurs, marchandises, postes, messageries et navires, déduction faite des loyers de matériel ont été de $23,468,-998.99 sur les lignes de l'Etat et en 1917–18 elles ont été de $27,176,518.58, soit une augmentation de $3,707,519.59.

Le total des frais d'exploitation des chemins de fer de l'Etat est de $23,930.398.06 en 1916–17 et à $33,259,488.02 en 1917–18, soit une augmentation de $9,329,089.96.

En 1916–17 les frais d'entretien de la voie, des travaux d'arts et outillages se sont élevés à $9,153,551.88 et en 1917–18 à $13,268,810.39; augmentation de $4,115,258.51.

Les frais de traffic ont été de $24,031.39 de plus en 1917–18 qu'en 1916–17.

Les frais de transport sur les chemins de fer de l'Etat se sont élevés à $13,598,-023.76 en 1916-17 et à $17,877,073.67 en 1917-18, soit une augmentation de $4,729,049.91.

Les dépenses diverses imputables aux frais d'exploitation et qui ont été de $1,457,270.81 en 1916-17 se sont élevées à $1,671,147.54 en 1917-18, soit une augmentation de $213,876.73.

Les réparations de locomotives et de wagons à voyageurs ou à marchandises qui se sont élevées à $3,852.345,12 en 1916-17 ont été de $5,069,880.37 en 1917-18, une augmentation de $1,217,535.25.

Les recettes du chemin de fer de St-Jean et Québec pour la poste, les messageries, les voyageurs et les marchandises ont été de $70,759.62 en 1916-17 et de $64,438.29 en 1917-18, soit une diminution de $6,321.33.

En 1916-17 les frais d'entretien des voies et travaux d'art se sont élevés à $35,050.33 et à $53,414.05 en 1917-18, soit une augmentation de $18,363.72.

Les frais de transport qui ont été de $56,534.45 en 1916-17 ont été de $80,713.93 en 1917-18, soit une augmentation de $24,179.48.

La longueur des voies des lignes en exploitation se chiffre à 3,953·89 milles, et 119·87 pour le chemin de fer Saint-Jean et Québec, formant un total de 4,073.76 milles.

Les recettes par mille de ligne sur les chemins de fer de l'Etat ont été de $5,853.38 en 1916-17 et de $6,765.95 en 1917-18, soit une augmentation de $912.57 par mille.

Les dépenses par mille de ligne sur les chemins de fer de l'Etat ont été de $5,973.72 en 1916-17 et de $8,310.96 en 1917-18, soit une augmentation de $2,337.24 par mille.

Les recettes par train-mille de lignes de l'Etat ont été en 1916-17 de $1.86 et en 1917-18 de $2.15, soit une augmentation de $0.29 par mille.

Les dépenses par train-mille des lignes de l'Etat ont été en 1916-17 de $1.89, $\frac{81}{100}$ et en 1917-18 de $2.63, $\frac{49}{100}$ soit une augmentation de $0.73,$\frac{68}{100}$.

Les recettes par mille du chemin de fer Québec et Saint-Jean ont été de $590.30 en 1916-17 et de $537.57 en 1917-18, soit une diminution de $52.73 par mille.

Les dépenses de cette ligne ont été de $820.06 par mille en 1916-17 et $1,176.04 par mille en 1917-18, soit une augmentation de $355.98 par mille

Le total des milles parcourus par les trains sur les lignes de l'Etat a été de 12,412,757 milles en 1916-17 et de 12,471,308 en 1917-18, soit une augmentation de 58,551 milles.

Le total des milles parcourus par les trains du chemin de fer Saint-Jean et Québec a été de 72,531 en 1916-17 et de 75,491 en 1917-18, soit une augmentation de 2,960 milles.

La valeur des marchandises achetées et les charges faites par d'autres départements forme un total de $19,447,730.08 et la valeur des marchandises utilisées ou vendues a été de $18,060,023.37. Il existe encore un reliquat de $6,205,809.45.

Le rapport du gérant général des chemins de fer de l'Etat. (Annexe II) contient les états complets au sujet de l'exploitation et de l'entretien des lignes de l'Etat, sous forme de tableaux, auxquel son devra se reporter pour avoir des détails.

Le rapport du Comptable du ministère (Annexe I) fait voir toutes les recettes encaissées et les dépenses encourues par le département selon des états convenablement classés.

TOTAUX GÉNÉRAUX.

Le grand total des dépenses jusqu'au 31 mars 1918, se chiffre à $975,236,-219.62 dont $805,112,482.04 pour les chemins de fer, $167,468,290.99 pour les canaux et $2,655,446.59 pour frais divers.

Le grand total des recettes encaissées jusqu'au 31 mars 1918, se chiffre à $292,716,394.88 dont $275,636,255.34 proviennent des chemins de fer et $17,080,-139.54 des canaux.

PÉAGES.

On n'a pas encaissé de péages sur les canaux depuis la clôture de la navigation en 1903.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS.

INTERCOLONIAL.

Cette ligne s'étend des ports de l'Atlantique, Halifax, Saint-Jean, Sydney et Sydney-Nord jusqu'à Montréal.

Le 1er mars 1898, on a étendu l'exploitation de l'intercolonial, qui se trouvait auparavant limitée à l'ouest à Lévis, en face de Québec, jusqu'à Montréal au moyen de baux obtenus des compagnies du Grand-Tronc et du chemin de fer du comté de Drummond, ce qui ajoutait 169·89 milles à la ligne du gouvernement.

L'arrangement de location comportant une demi-part ou intérêt indivisé et fait avec la compagnie du Grand-Tronc le 1er février 1898, a été confirmé avec certaines modifications par la loi 62-63 Vic., chap. 5 (1899). Cet arrangement comprend la distance entre la gare de Sainte-Rosalie et la cité de Montréal, avec un terminus dans cette cité; aussi le libre accès de la jonction Jacques-Cartier, le pont Chaudière, et ses approches, ainsi que la traversée du pont Victoria en amont de Montréal, sur le Saint-Laurent. Ses termes s'étendent à une période de 99 ans à partir du 1er mars 1898 et sont renouvelables en termes semblables de 99 ans chacun à perpétuité, le loyer annuel étant fixé à $140,000.

En vertu de la Loi 62-63 Vic., chap. 6 (1899) la ligne du chemin de fer du comté de Drummond, de Chaudière à Sainte-Rosalie, ainsi que l'embranchement de Saint-Léonard à Nicolet, a été acheté par le Dominion; le transport étant fait par un acte daté du 7 novembre 1899.

Le 1er octobre 1904, le "Canada Eastern Ry." de Gibson à Loggieville, soit 123·67 milles a été acheté et le 19 avril 1905 le pont Fredericton et St.-Mary avec la propriété qui s'y rattache, en tout 1·33 mille a été remis au gouvernement.

En septembre 1911, l'embranchement de 12·52 milles de Ferrona-Jonction à Sunny-Brae a été acheté.

Le chemin de fer Intercolonial touche six ports de l'Atlantique qui sont: Pointe du Chêne, Pictou, Halifax, Saint-Jean, Sydney et Sydney-Nord. Il touche aussi le port de Lévis sur le Saint-Laurent, en face de Québec, et Montréal.

La longueur totale des voies exploitées pendant l'exercice terminé le 31 mars 1918 a été de 1,527.39 milles y compris 5·95 milles pour le compte du «Vale Railway».

Voici un tableau des distances directes:—

	Milles.
Montréal à Halifax via Lévis	838·60
" Saint-Jean, via Lévis	741·09
" Sydney, via Lévis	1,001·45
" Sydney-Nord, via Lévis	986·29

Les marchandises sont transportées directement via Saint-Henri ce qui réduit chacune des distances ci-dessus de 5·45 milles.

EMBRANCHEMENT WINDSOR.

Cette ligne va de la jonction Windsor sur l'Intercolonial à Windsor, N.-E. Elle a une longueur de 32 milles.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Cette ligne possède une voie étroite de 3 pieds 6 pouces de large. Elle va de Tignish à Georgetown, soit 158·60 milles et de Charlottetown à Murray Harbour, 52·30 milles, avec des embranchements à Souris, Elmira et Port-Borden, etc. La longueur de la voie exploitée est de 276·23 milles.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

En vertu d'un arrangement en date du 18 mars 1915, approuvé par la loi de 1915, chap. 16, et en vertu d'un décret de l'exécutif en date du 12 mai 1915, ce chemin de fer a été acheté par le gouvernement, comme faisant partie du service de chemins de fer de l'Etat, pour la somme de $270,000. Il était entendu que la convention devait entrer en vigueur le 1er août 1914, et que le gouvernement devait en avoir le droit exclusif de propriété, le contrôle d'exploitation et la perception des revenus jusqu'à ce que le transport soit complètement effectué et que le prix d'achat soit versé. Le transport n'a pas encore été effectué, mais le gouvernement a pris possession du chemin le 31 août 1914, et l'a exploité depuis cette date.

Ce chemin a 36·05 milles de longueur, et s'étend de Sackville au cap Tormentine, N.-B., faisant un raccordement entre le chemin de fer Intercolonial

et le nouveau bac de chemin de fer qui sera exploité entre le cap Tormentine et la Pointe-Carleton dans l'île du Prince-Edouard.

Au cours de l'année financière actuelle cette ligne a été exploitée comme faisant partie du district n° 3 de l'Intercolonial.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

En vertu d'une convention en date du 1er août 1914, approuvée par la loi de 1915, chap. 16, et en vertu d'un décret de l'exécutif en date du 27 août 1914, le gouvernement a loué ce chemin de fer pour une période n'excédant pas cinq ans, à raison d'un loyer annuel de $90,000, payable semi-annuellement, et l'option d'acheter, en aucun temps de cette période, pour la somme de $2,700,000. Le gouvernement en a pris possession, comme faisant partie des chemins de fer de l'Etat, le 1er août 1914. Ce chemin de fer a 111·30 milles de longueur, et s'étend du chemin de fer Intercolonial, à Campbellton, N.-B., à Saint-Léonard, N.-B.

Des détails sur les frais d'exploitation, les recettes, le traffic, etc., se trouvent dans le rapport du gérant général des chemins de fer du gouvernement, Appendice II.

CHEMIN DE FER DE SAINT-JEAN ET QUÉBEC

En vertu de la loi de 1912, chapitre 49, a été approuvée une certaine convention, en date du 5 mars 1912, faite entre le gouvernement fédéral et la province du Nouveau-Brunswick et la compagnie du chemin de fer Saint-Jean et Québec à l'effet de louer à l'Etat, pour une période de quatre-vingt-dix-neuf ans, le chemin de fer de la compagnie, lorsque le construction en sera terminée, à partir de la cité de Saint-Jean, N.-B., jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Transcontinental à ou près de la ville de Grand-Falls, N.-B.; la loi devant entrer en vigueur à sa proclamation par le Gouverneur en conseil. Il était entendu par cette convention que quant le chemin de fer devait être complété et équipé, et que, lorsque certaines sections seraient construites et équipées, l'Etat louerait et exploiterait ces sections.

Le chemin se prolonge de Centreville à Gagetown, la distance étant de 119·87 milles. Le 1er janvier 1915, les chemins de fer du Gouvernement ont assumé la charge d'exploiter la partie de la voie qui relie Centreville à Fredericton, et le 2 mars 1915, ils ont pris à leur charge la partie de la voie qui relie Fredericton à Gagetown.

On trouvera des détails sur les frais d'exploitation, les recettes, le trafic, etc., dans le rapport du gérant général, Appendice II.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

Ce chemin de fer fera le service de Le Pas, Manitoba, à un point situé sur la rivière Saskatchewan où se fait un raccordement avec le chemin de fer Canadian-Northern, jusqu'à Port-Nelson, sur le côté ouest de la baie d'Hudson.

En août 1911, on a adjugé à l'entreprise la construction des 185 milles qui séparent Le Pas du portage Thicket. Le 20 septembre 1912, il a été adjugé une entreprise pour la construction d'une autre longueur de 68 milles, du por-

tage Thicket à Split-Lake-Junction et le 17 décembre 1912, on a adjugé une troisième entreprise pour la construction des 165 milles qui séparent Split-Lake-Junction de Port-Nelson.

C'est au mois d'août 1914 qu'on a terminé l'installation de la voie à Port-Nelson. Du Pas à Port-Nelson, le parcours mesure aujourd'hui 424 milles.

La ligne principale et les voies d'évitement nécessaires à l'exploitation d'un trafic léger s'étendent sur une longueur de 334 milles de Le Pas aux rapides Kettle, sur la rivière Nelson. Il reste encore à poser les rails sur 90 milles de voie. Les piliers et les contre-forts du pont des rapides Kettle sont terminés et la structure d'acier érigée.

Les travaux de construction du terminus de la ligne à Port-Nelson sont conduits par le département. L'établissement des travaux en eau profonde du port consistent en une île artificielle à environ deux tiers de mille de la rive, sur le bord extrême des grèves couvertes par la marée. Elle est reliée à la terre par un pont de dix-sept travées. Cette île a un demi-mille de long et est entourée de caissons sur trois côtés. Ces caissons ont été en partie remplis avec du gravier, des roches, etc.

Un caisson de protection contre la glace a été aussi établi pour la protection du pont.

Le dragage a été poursuivi durant toute la saison.

La navigation à vapeur a commencé le 19 juin; la première couche de glace s'est montrée le 11 octobre et la navigation a été fermée le 23.

On trouvera d'autres détails sur ces travaux dans le rapport de l'ingénieur en chef du ministère, Appendice II.

Au cours de la saison de navigation de 1915 on a établi des phares à signaux intermittents visibles à 8 milles et actionnés au gaz acétylène. Le ministère de la Marine et des Pêcheries a établi ces feux sur un certain nombre de points dans le détroit et la baie d'Hudson.

On communique avec Port-Nelson par des postes de marconigraphe établis à cet endroit et à Le Pas.

Les dépenses pour l'exercice terminé le 31 mars 1918 ont été de $1,879,699, ce qui fait un total de dépenses à date de $20,233,887.37.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

Aux termes d'une convention, datée du 29 juillet 1903, ratifiée par la loi fédérale de cette année-là, chapitre 71, et aux termes d'une convention modificatrice, datée du 18 février 1904, ratifiée par la loi de cette année-là, chapitre 24, la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, compagnie constituée en corporation par la loi de 1903, chapitre 122, a souscrit certaines obligations au sujet de la construction et de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer, entièrement sur le territoire canadien, entre la cité de Moncton, dans la province du Nouveau-Brunswick, et les eaux navigables de l'océan Pacifique. Le chemin de fer se compose de deux divisions, savoir, la division est, entre Moncton et Québec, de là vers l'ouest en passant par la partie nord des provinces de Québec et d'Ontario, et à travers la province du Manitoba jusqu'à la cité de Winnipeg, et la division ouest, entre Winnipeg et l'océan Pacifique. La divi-

sion de l'est est en voie de construction par le gouvernement sous la direction d'une commission nommée par le Gouverneur en conseil. A son achèvement elle doit être louée, entretenue et exploitée par la compagnie, qui entreprend de construire à ses propres frais et de maintenir et exploiter la division ouest. Le bail de la division est doit être pour une période de 50 années, à un loyer de 3 pour 100 par année sur le coût de sa construction; les sept premières années du terme devant être exemptes de loyer; les deux divisions doivent être équipées par la compagnie, le premier équipement devant être d'au moins $20,000,000.

Pour aider la compagnie dans la construction de la division ouest, il est stipulé que le gouvernement garantira le paiement du capital et des intérêts sur une émission d'obligations de titres garantis à un chiffre égal à 75 pour 100 du coût de sa construction, cette somme ne devant pas dépasser $13,000 par mille pour ce qui concerne la section des Prairies, depuis Winnipeg jusqu'à la limite est des Montagnes-Rocheuses. Cette limite a été établie sur la rive est de Wolfe-Creek, à un endroit situé à 120 milles à l'ouest d'Edmonton.

Par la loi de 1905, chapitre 98, trois actes de transport hypothécaires, figurant dans la dite loi, ont été ratifiés et confirmés, à savoir, un daté du 10 juin 1905, fait entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie Royal Trust et Sa Majesté, pour assurer l'émission des obligations portant première hypothèque; le second, en date du 15 mars 1905, entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie National Trust et la compagnie du Grand-Tronc pour assurer l'émission des obligations de seconde hypothèque; et le troisième, portant aussi la date du 15 mars 1905, entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie National Trust, et la compagnie du Grand-Tronc, pour assurer l'émission des obligations portant première hypothèque concernant l'embranchement désigné sous le nom d'«Embranchement du Lac-Supérieur».

Des paiements, à même les produits des obligations de la compagnie, pour travaux effectués, etc., sur la division ouest, sont faits de temps à autre sur certificats soumis par l'ingénieur en chef de l'Etat pour cette section, attestant que les dépenses sont approuvées.

La loi de 1909, chap. 19, autorise le prêt de $10,000,000 à la compagnie pour l'aider à terminer la section des «prairies», lequel prêt est garanti, comme garantie accessoire, sujet à toute autre obligation antérieure, par une hypothèque sur la section des «prairies» de son chemin. Ce prêt porte intérêt à 4 pour 100 par année, et est remboursable en dix ans.

Il a été dûment effectué par le ministre des Finances, et l'acte hypothécaire porte la date 22 mai 1909.

La loi de 1913, chapitre 19, aurorise le prêt, à la compagnie, d'une somme ne dépassant pas $15,000,000, à intérêt de 4 pour 100, et remboursable le 1er juillet 1923. Sous l'autorité de cette loi, on a avancé $15,000,000 à la compagnie, et à titre de garantie pour ce prêt, la compagnie a transporté à l'Etat des débentures pour un montant égal, tel que prévu par la loi.

La loi de 1913, chapitre 24, autorise l'achat d'obligations de la compagnie, à 3 pour 100, jusqu'à concurrence de ce qui reste de l'émission autorisée. L'Etat a fait l'acquisition de ce solde qui s'élève à £6,800,000.

La loi de 1914, chapitre 34, autorise la garantie du principal et de l'intérêt d'une émission d'obligations à 4 pour 100 que la compagnie fera afin que le reliquat des sommes requises pour compléter la «section des montagnes» soit suffisant à défrayer les dépenses n'excédant pas $16,000,000; lesdites obligations seront assurées par un nouveau contrat en fidéicommis accordant les hypothèques ou changements sur les entreprises et les propriétés actuelles et futures de la compagnie; ladite garantie sera acceptée en règlement plein, final et satisfaisant de toutes réclamations de la compagnie et de l'appui dont elle pourrait avoir besoin pour la construction de la division ouest.

Conformément aux dispositions de cette loi, un acte de fiducie assurant l'émission d'obligations au montant de £3,280,000 a été mis en vigueur le 5 août 1914.

Les diverses dépenses faites par l'Etat pour la division de l'est devront être effectuées à même les crédits votés à cette fin par le Parlement, et sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux, à qui devront être fournis mensuellement des états de toutes les recettes, dépenses et obligations.

En vertu des diverses lois et de divers décrets de l'exécutif, le délai fixé pour l'achèvement du chemin de fer a été prolongé et la loi de 1914 (loi de garantie du Grand-Tronc-Pacifique), article 11, porte que «nonobstant quoi que ce soit contenu dans ledit acte de fiducie du dixième jour de juin 1905, ou dans tout acte ou arrêté du conseil jusqu'à présent rendu, la date de l'achèvement de la division de l'ouest sera le trente et unième jour de décembre mil neuf cent quinze». Par l'article 2 de cette loi, la «Division de l'ouest» signifie cette partie s'étendant depuis la cité de Winnipeg jusqu'à l'océan Pacifique.

Par la loi de 1912, chap. 39, la construction de la division est, et son exploitation, jusqu'à ce qu'elle soit achevée et affermée à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, ont été placées sous les soins et la direction d'un commissaire (au lieu de quatre), devant être nommé par le gouvernement et rester en fonctions durant bon plaisir. Par décret de l'exécutif daté du 4 avril 1912, M. R. W. Leonard, I.C., le président de la commission alors existante, a été nommé commissaire à cette fin.

M. Leonard ayant démissionné, le ministre des Chemins de fer et Canaux fut nommé commissaire par décret de l'exécutif daté du 3 juillet 1914 et tel que l'autorise le chapitre 43 de la loi de cette année.

Division de l'ouest.

La division de l'ouest s'étend de la limite ouest des têtes de ligne de Winnipeg, sur la rive est de la rivière Assiniboine, dans la ville de Winnipeg, jusqu'à la ville de Prince-Rupert, sur la côte du Pacifique, soit une distance de 1,748 milles, y compris les 3½ milles de la ligne de la rive, sur le terrain du terminus.

Elle est divisée en deux sections, savoir: la «section des prairies», s'étendant de Winnipeg 915 milles à l'est de la rive du Creek-du-Loup—endroit situé à 120 milles à l'ouest d'Edmonton, capitale de la province d'Alberta—et la «section des Montagnes», qui s'étend de la rive est de Creek-du-Loup jusqu'à Prince-Rupert, soit une distance de 830 milles. Les terminus se prolongent sur une distance de 3¼ milles le long du bord de l'eau dans la ville de Prince-Rupert.

Toute cette division, de Winnipeg à Prince-Rupert, est exploitée depuis le 6 sept. 1914.

Division de l'est—Moncton à Winnipeg.

Le posage des rails, entre Moncton et Winnipeg, (sauf ceux du pont de Québec) a été terminé en novembre 1913, la dernière cheville ayant été enfoncéele 17 de ce mois.

Au cours de l'exercice 1913–14, le chemin de fer Intercolonial a, dans une certaine mesure, exploité le chemin sur une distance de 285·25 milles, compris entre Moncton, N.-B., et Escourt, P.Q., point situé à 54·85 milles à l'ouest d'Edmundston, N.-B. Au cours de l'exercice 1914–15 l'Intercolonial a fait le service de la route entre Moncton et Chaudière, soit une distance de 455·15 milles.

Le 1er mai 1915, le gouvernement a pris possession du chemin de fer Transcontinental National à partir de la cité de Québec jusqu'à Winnipeg, soit une distance de 1,355·95 milles, comme faisant partie des chemins de fer du gouvernement canadien, et ce chemin de fer a été exploité comme tel le 1er juin 1915.

Le 1er juillet 1915, le réseau du lac Supérieur, entre la Jonction du lac Supérieur sur le chemin de fer Transcontinental National et Fort-William, lac Supérieur, soit une distance de 191·75 milles, a été exploité par le système des chemins de fer du gouvernement canadien ayant été loué de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique par le gouvernement.

L'autorisation de louer ce réseau a été donnée au gouvernement par la loi de 1915, chapitre 18, qui stipulait que tout contrat de loyer pour plus de cinq ans, ou pour l'achat de ce réseau, devait être ratifié par le parlement.

En vertu d'un arrêté du conseil en date du 2 juin 1915, on a passé un contrat, en date du 29 juin 1915, pour le loyer de ce réseau pour une période de 999 ans à partir du 1er mai 1915, moyennant un loyer annuel de $600,000 payable semi-annuellement, le premier paiement devant être fait le 1er novembre 1915. Le contrat accordait au gouvernement le droit d'acheter le réseau pour la somme de $13,333,333.33 en aucun temps après le 31 mars 1936, après un avis d'un an; le bail devant être ratifié avant le 1er juin 1920.

Toute la ligne qui va de Moncton à Winnipeg est exploitée par le système de chemins de fer du gouvernement, la distance étant de 2,003·03 milles, y compris l'embranchement du lac Supérieur, long de 191·75 milles et les deux embranchements entrant dans la cité de Québec, celui de Cadorna, 5·88 milles et celui du Marché Champlain, 6·49 milles. Le pont de Québec, dont la longueur est de 0·61 mille n'est pas compris là dedans.

On trouvera les détails dans les rapports de l'administrateur et du trésorier des chemins de fer du gouvernement, ci-après annexés (appendice, partie II). et aussi dans le rapport du comptable (appendice I)

PONT DE QUÉBEC.

Le 29 août 1907, le pont "cantilever" en voie de construction à Québec sur le fleuve Saint-Laurent par la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec (commencé à l'origine avec subvention de $1,000,000 autorisée par la loi de 1899, chap. 7, et en vertu d'un accord intervenu le 12 novembre 1900) s'est subitement écroulé.

Aux termes d'un arrangement conclu avec la compagnie, en date du 19 octobre 1903, et ratifié par la loi de 1903, chap. 54, le gouvernement avait entrepris de garantir le principal et l'intérêt des obligations ou autres valeurs de la compagnie jusqu'à concurrence de $6,678,200, la compagnie abandonnant ses droits sur le reliquat de la dite subvention, et la dite garantie devant être assurée par hypothèque sur les franchises, péages et biens de la compagnie. Le 1er février 1904, un acte de transport d'hypothèque était exécuté, transportant à la *Royal Trust Company* de Montréal, en fidéicommis, toutes les propriétés et franchises de cette compagnie et pourvoyant à l'émission d'obligations à cet effet.

Il était stipulé dans cet arrangement que le gouvernement aurait le droit en tout temps, à un mois d'avis, de prendre possession de l'entreprise, de l'actif, des biens et des franchises de la compagnie en payant aux actionnaires le montant de leurs actions au pair, ne dépassant pas $265,585.70, avec intérêt simple à 5 pour 100, et une prime de 10 pour 100 sur la valeur au pair des actions acquittées.

Sur ladite subvention de $1,000,000, il avait déjà été payé à la compagnie un total de $374,353.33, antérieurement à l'exécution de la convention précitée; et après cela des paiements ont été faits à même le produit des obligations, sur certificats de l'ingén eur du gouvernement justifiant des travaux faits et des matériaux délivrés.

Après l'écroulement du pont, le droit du gouvernement d'acquérir l'entreprise de la compagnie a été exercé en vertu d'un décret du conseil du 17 août 1908.* La date de la prise de possession était le 1er décembre 1908. Le total des sommes payées par le gouvernement aux divers actionnaires pour leurs actions s'est élevé à $355,279.07, et ce paiement a été effectué en novembre 1908 Le titre de cession et de transfert au gouvernement porte la date du 18 octobre 1909.

En vertu d'un décret du conseil en date du 17 août 1908, une commission de trois ingénieurs a été constituée en vue de la préparation de nouveaux plans et devis, et de la reconstruction du pont, avec autorisation de faire appel à des ingénieurs experts, en qualité d'aviseurs au sujet des divergences qui pourraient surgir.

En juin 1910, les demandes formelles de soumissions furent faites par la voie des journaux. En réponse, 35 offres différentes furent soumises et dûment prises en considération par la Commission qui, finalement, après avoir pris l'avis d'ingénieurs consultants, recommanda d'accepter un plan alternatif soumis pas la *St. Lawrence Bridge Co.* (à laquelle sont associées la *Dominion Bridge Co.* et la *Canadian Bridge Co.*). La Commission fut d'avis que ce projet se recommandait par certaines qualités de force, de simplicité de construction, de répartition économique de matériaux et d'apparence générale, devant produire un pont qui "pourrait soutenir très avantageusement la comparaison avec les plus beaux types de ponts à longue portée en existence". Par décret du conseil du 31 mars 1911, autorisation fut donnée de faire un contrat avec les compagnies conjointes mentionnées, et ce contrat fut exécuté le 4 avril 1911. Le prix convenu est de 9·02 par tonne, représentant environ $8,650,000, une économie d'environ

---

*L'historique de la part prise par le gouvernement à la construction de ce pont, antérieurement à son écroulement, figure dans le rapport annuel du ministère de 1907–08, p. XLVII.

$2,600,000 ayant été réalisée par l'élimination des voies pour le trafic des véhicules projetés dans l'ancien plan. La date fixée pour l'achèvement des travaux est le 31 décembre 1915.

A la date du 10 janvier 1910, un contrat pour les assises fut passé avec MM., M.T. et J.J. Davis, dont la soumission était la plus basse des trois reçues en réponse à des annonces publiées dans les journaux et des arrangements supplémentaires, rendus nécessaires par l'emplacement de la pile d'ancrage du nord, furent conclus avec ces entrepreneurs le 23 mai 1910 et le 2 septembre 1911.

Le bureau des ingénieurs de la construction, tel qu'il a été constitué originairement, a été modifié du fait du décès et de démissions, et de nos jours il est constitué comme suit: Charles N. Monserrat, M. Can. Soc. C.E., président et ingénieur en chef; Ralph Modjeski, Am. Soc. C.E., et H. P. Borden, M. Can. Soc. C.E.

Le rapport fait voir qu'au cours de l'exercice tous les travaux de structure ont été achevés, y compris la travée suspendue à laquelle on a travaillé à un endroit situé à 3 milles en aval. Le 11 septembre 1916, cette travée a été amenée par eau en amont et l'opération de l'élever dans l'air fut mise en train et continuée sans accrocs, jusqu'à ce que l'on eût atteint une hauteur d'environ 20 pieds au-dessus du niveau du fleuve, alors qu'une certaine partie de l'installation de chantier de l'entrepreneur croula, ce qui eut pour effet de faire pencher la travée entière vers l'ouest et de l'abîmer dans les profondeurs de la rivière. La compagnie *St. Lawrence Bridge* assuma l'entière responsabilité de cette perte et se mit sans tarder en frais de remplacer la travée perdue à leurs propres frais. A la fin de l'année les travaux de reconstruction allaient bon train.

Le bureau institua tout de suite une enquête avec la coopération des fonctionnaires de la compagnie, et publia un rapport de l'accident que l'on trouvera dans l'appendice V, page 74, du rapport annuel de 1916-17.

Les déboursés de l'exercice se sont élevés à $931,278.01 pris à même le capital. La somme des dépenses du département relatives à la reconstruction du pont arrive à $14,175,861.85. D'autres déboursés faits les années précédentes, c'est-à-dire $534,655.14 faits sous la rubrique de "Revenu"; $374,353.33 de subsides pour 1901, 1902 et 1903; et la somme de $6,975,266.20, honorée par le ministère des Finances, moins la somme de $100,000 perçue de la compagnie Phoenix Bridge, portent la totalité des dépenses à $21,960,136.52. Dans son rapport, le comptable indique à la page 19 de l'appendice I des détails plus circonstanciés de ces dépenses.

A la fin de l'exercice, le pont est à peu près terminé. La compagnie *St. Lawrence Bridge* a réussi à mettre en place la travée centrale, ce qui constitue un triomphe du génie, la longueur de cette travée étant de 1,800 pieds, soit plus d'un tiers de mille.

La longueur totale du pont est de 3,240 pieds, soit trois cinquièmes de mille.

Le premier train passa sur le pont le 3 décembre 1917 et depuis cette date l'activité n'a pas cessé une journée dans le trafic.

Consultez l'appendice VI du rapport du président du Bureau des Ingénieurs si vous désirez posséder plus de détails sur ce qui reste à faire pour que cette œuvre ait enfin reçu la dernière main.

CANAL WELLAND.

Cette entreprise importante a pour objet d'assurer la facilité et la commodité aux vaisseaux de tonnage plus élevé que ceux qui traversent actuellement cette voie d'eau.

Le canal actuel repose entre Port-Colborne, sur le lac Erié, et Port-Dalhousie sur le lac Ontario. Son étendue est de 26¾ milles et comprend 25 écluses d'ascension dont les dimensions sont de 270 pieds par 45 pieds sur une profondeur de 14 pieds dans les sas.

Le canal Welland projeté, avec le tracé qu'on lui a finalement assigné, suit le cours du canal actuel à partir de Port-Colborne sur le lac Erié jusqu'à Allanburg, à moitié chemin du diamètre de la péninsule. A partir de ce point on a à faire un tracé tout à fait nouveau, tracé qui traversera le canal actuel immédiatement au-dessous de l'écluse nº 25, le niveau de l'eau des deux canaux à cet endroit précis devenant le même, soit 568 pieds au-dessous du niveau de la mer. Le nouveau canal retraverse le canal actuel en aval de l'écluse nº 11, l'eau des deux canaux à cet endroit se trouvant à une élévation de 382 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Le canal projeté pénètre au sein du lac Ontario à l'embouchure du creek des Dix-Milles, à savoir à environ trois milles à l'est de Port-Dalhousie. La longueur totale du canal d'un lac à l'autre est de 25 milles, et la différence de niveau entre les deux lacs, soit 325½ pieds, doit être ajustée au moyen de sept écluses carrées dont chacune s'élèvera à une hauteur de 46½ pieds. Les dimensions des écluses doivent être de 800 pieds en longueur sur 80 pieds en largeur à la surface, le tout sur une profondeur de 30 pieds de capacité d'eau dans les seuils de heurtoir à l'étiage extrême des lacs. La largeur du canal à sa base sera de 200 pieds et, pour le moment, les abords ne seront creusés que sur une profondeur de 25 pieds, cependant que toutes les structures seront enfouies jusqu'à 30 pieds de façon que le canal puisse être creusé davantage n'importe quand, en ayant recours au déblayage des abords.

On se propose de construire un nouveau brise-lames à Port-Colborne pour s'assurer une eau tranquille à l'intérieur du port pendant les tempêtes.

Les jetées extérieures d'arrivée dans le lac Ontario seront installées à environ 1½ mille du rivage où la profondeur de l'eau n'est que de 30 pieds. On fera le déblayage d'un chenal assez large à partir de ces jetées et on créera un remblai de chaque côté de ce chenal sur une largeur d'environ 500 pieds. Les murs auront une hauteur de 82 pieds au-dessus du sommet des seuils des vantaux.

La construction est divisée en neuf sections dont la première d'environ trois milles, à l'extrémité du canal qui se trouve sur le lac Ontario, a été confiée à l'entrepreneur le premier août 1913; la section nº 2, 4⅓ milles environ, a été adjugée le 31 décembre 1913; la section nº 3, 2 milles à peu près, le 4 octobre 1913, et enfin la section nº 5 a été mise entre les mains de l'entrepreneur le 22 décembre 1913.

Au cours de l'exercice 1917-18, la somme de $1,235,046.59 a été déboursée en travaux, ce qui amène le grand total à la date du 31 mars 1918 à $14,928,969.58.

Vu l'état de guerre, les entreprises du canal ont subi une relâche par ordre émané en janvier 1917; seule les travaux d'entretien ont été continués.

DÉSASTRE D'HALIFAX ET TRAVAUX DE RESTAURATION.

Lors du désastre d'Halifax arrivé à la date du 6 décembre 1917, cinquante-six employés et dix pensionnaires des chemins de fer du gouvernement ont perdu la vie. Puis deux autres employés sont morts à la suite de blessures reçues pendant l'explosion, trente employés ont trouvé la mort dans l'exercice de leurs fonctions.

Sur les mille et soixante-dix-huit employés du chemin de fer habitant Halifax et Dartmouth au temps de l'explosion, les enquêtes instituées ont prouvé que seuls cent et soixante-dix-sept employés ont été relativement épargnés par le désastre. Cent sept d'entre eux qui demeuraient chez eux, et cent soixante-cinq locataires, virent leurs propriétés ou demeures détruites de fond en comble, quatre cent trente-deux eurent à subir des dommages plus ou moins sérieux, dommages qui exigèrent au plus bas mot des travaux de réparations fort coûteux.

Les travaux de déblayage des ruines et des voies de chemins de fer et la remise en place des lignes de chemins de fer sur toute l'étendue du parc Richmond et à la station de North-Street coûteraient suivant certains calculs $100,000.

Cent trois voitures faisant partie du matériel du gouvernement canadien et neuf appartenant à d'autres lignes ont subi des dommages allant jusqu'à $60,000; trente-sept wagons à marchandises du gouvernement et cinquante-six appartenant à d'autres lignes ont été mis en pièces, la somme des dommages paraissant s'être élevée à $50,000. Cent vingt wagons à marchandises du gouvernement canadien et deux cent vingt-deux wagons d'autres lignes ont reçu des dommages pour une valeur d'environ $54,000; quatre locomotives du gouvernement canadien ont souffert des dommages que l'on porte à $6,000; le steamer *McKee*, propriété du gouvernement canadien, a de son côté subi des avaries pour environ $70,000; les dégâts aux ateliers de Willow Park ont été portés à $130,000; les quais, $2, 3 et 4 ainsi que les hangars adjacents et d'autres bâtiments ont subi des dommages considérables; l'élévateur a aussi été endommagé, les quais de Richmond absolument annihilés ou mis hors d'état de servir. Quant au quai n° 9, on a vu à le réparer aussitôt que possible.

Afin d'obtenir dans le plus bref délai des secours pour réparer les dommages et déblayer les embarras créés aux installations du port, on a poussé avec toute la vigueur possible la construction de deux vastes hangars sur le quai "A" du havre des têtes de lignes de transatlantiques.

On porte aux chiffres suivants la proportion des dommages: arsenaux H.M.C., $205,000; propriétés du gouvernement canadien, division des chemins de fer, $1,250,000.

Les frais encourus pour travaux de restauration à la date du 31 mars 1918 arrivent à $846,305.53.

On trouvera un rapport spécial relatif aux travaux de restauration dans le rapport préparé par le surintendant général à l'appendice II.

Sur la somme des entreprises de réparations menées par le gouvernement canadien, 95 pour 100 sont à peu près menées à bonne fin.

On a calculé que les dommages matériels faits à la propriété urbaine d'Halifax, à la ville de Dartmouth ainsi qu'aux districts environnants, dépassent

$16,000,000. Le président de la commission a fait rapport que l'ensemble des pertes de vie causées par le désastre arrivait suivant toutes probabilités à mille huit cent et arriverait probablement à atteindre deux mille ou même plus, ce qui ferait de cette catastrophe la plus sérieuse qu'ait enregistré l'histoire nationale du Canada.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Les renseignements relatifs aux chemins de fer subventionnés apparaissent dans les chiffres du comptable du département, on les trouvera dans l'appendice ci-joint, partie I. Les chiffres du comptable renferment toutes les sommes versées depuis le commencement du règne des subventions aux chemins de fer, c'est-à-dire durant l'exercice 1883-84.

Le total des versements faits et portés au compte des subventions au cours de l'exercice clos le 31 mars 1918, s'est élevé à $720,404.75.

ACQUISITION DU CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN ET TRANSFERT DE SON CAPITAL-ACTIONS.

En 1913, comme l'autorisaient les articles n° 8 et 9 de la Loi 3-4 George V, chapitre 10, la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern a reçu l'autorisation et les pouvoirs nécessaires pour des fins d'émission et de transfert au ministre des Finances, au Receveur général du Canada, en fidéi au nom de Sa Majesté, complètement acquittées et libres de toute imposition d'impôts, soixante-dix mille actions ordinaires de la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern, moyennant que le Gouverneur en conseil entreprenne d'allouer à la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern-Ontario et à la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern-Alberta certaines subventions par mille de chemin de fer pour un chemin à construire et dont la longueur ne dépasserait pas 1,170 milles.

En 1914, en vertu de l'article 5 de la Loi 4-5 George V, chapitre 20, trois cent trente mille actions complètement acquittées d'une valeur au pair de cent dollars du Canadian-Northern (tel que défini par la loi) ont été transférées aux mains du ministre des Finances et au Receveur général du Canada, en fidéi au nom de Sa Majesté, moyennant garantie de paiement du principal et des intérêts des obligations, débentures, etc., du Canadian-Northern à concurrence d'une somme ne dépassant pas $45,000,000.

En vertu de l'article n° 12 de la même loi, le capital-actions du Canadian-Northern a été fixé à la somme de cent millions de dollars, sujet à augmentation par la voie du Parlement du Canada seulement. Afin d'opérer l'échange d'actions, d'obligations en actions ordinaires, droit accordé par acte de fidéi à certaines compagnies amalgamées, une nouvelle émission d'actions ordinaires ne devant pas dépasser vingt-cinq millions de dollars pouvant également être faite à telles conditions qu'indiqué dans la Loi de 1914, 4-5 George V, chap. 20.

A la dernière session du Parlement, une Loi (chap. 24, 7-8 George V), adoptée le vingtième jour de septembre 1917, a été votée à l'effet d'autoriser l'acquisition par Sa Majesté du capital-actions de la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern. D'après les termes de cette loi, et en vertu d'une autorisation accordée par un arrêté ministériel en date du quinzième jour de novembre

1917, une entente en date du premier jour d'octobre 1917, a été faite par Sa Majesté, représentée par le ministre des Finance et le ministre des Chemins de fer et Canaux, par Mackenzie, Mann and Company, Limited, appelée "les propriétaires", et la banque Canadienne du Commerce, appelée "les créanciers" pour l'achat et la vente de tous leurs droits dans six cent mille actions de capital-actions de la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern (valeur au pair $60,000,000) non actuellement entre les mains du ministre des Finances du Canada en fidéi pour Sa Majesté, ces droits ne consistant pas en moins des cinq sixièmes des dites six cent mille actions; le prix devant être déterminé par arbitrage.

En vertu d'un arrêté ministériel en date du dix-septième jour d'octobre 1917, sir William Ralph Meredith, juge en chef de l'Ontario, a été nommé pour représenter le gouvernement du Canada au bureau d'arbitrage.

A la première assemblée du Bureau à Toronto, le 18 janvier 1918, Mackenzie, Mann and Company, Limited, représentés par sir William Mackenzie, président, et la banque Canadienne du Commerce par Sir B. E. Walker, président, nommèrent l'hon. William Nesbitt, C.R., au nombre des arbitres. Sir William Meredith annonça alors que l'hon. Robert E. Harris, juge de la Cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, a été nommé troisième arbitre.

Jusqu'au 31 mars 1918, le bureau a tenu vingt-cinq réunions et à la fin de l'exercice leurs travaux restaient encore à être complétés.

L'arrangement survenu entre Sa Majesté et Mackenzie, Mann and Company, Limited, et la Banque de Commerce se trouve imprimé en entier à l'appendice VI.

Après la demande de la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern d'une aide autorisée par l'article trois de la Loi, un arrêté ministériel en date du quinzième jour de novembre 1917 a été émis à l'effet d'autoriser le ministre des Finances de donner l'aide demandée et prévue dans le corps de la Loi (ch. 24, 7-8 George V) à l'époque et à la suite du transfert d'au moins les cinq sixièmes des 600,000 actions, et de faire des avances d'argent à même le Fonds du revenu consolidé jusqu'à concurrence et pas au-delà de vingt-cinq millions de dollars, le versement de cette somme devant être effectué seulement de la façon certifiée par le contrôleur financier du ministère des Chemins de fer et Canaux et approuvé par le ministre des Finances; cette avance de fonds devant servir à honorer et régler toute dette contractée par la compagnie.

Sous l'autorité de l'arrêté en conseil, et 510,000 actions ayant été transférées au ministre des Finances en fidéi pour le compte de Sa Majesté, des certificats ont été émis par le contrôleur financier du ministère des Chemins de fer et Canaux, pour la somme de $25,000,000 et honorés par le ministre des Finances.

Les travaux d'arbitrage n'ayant pas été achevés le 31 mars 1918, comme il était convenu d'après l'arrangement, (appendice VI), on a conclu des ententes subséquentes à l'effet de prolonger la période d'achèvement jusqu'au premier avril et au premier mai 1918, tel qu'autorisé par les arrêtés en conseil du 28 février et du 28 mars 1918

A l'expiration de l'exercice, le ministre des Finances et le Receveur général du Canada détiennent, en fidéi pour le compte de Sa Majesté, 910,000 actions complètement acquittées et non imposables du stock ordinaire de la compagnie de Chemins de fer Canadian-Northern au montant de $91,000,000 au pair de $100 l'action.

BUREAU DES COMMISSAIRES DE CHEMINS DE FER POUR LE CANADA.

En vertu de la Loi, 3, Edouard VII, ch. 58 (1903), modifiant et consolidant la loi des chemins de fer, le Comité des Chemins de fer du Conseil privé a été aboli, et en son lieu et place on a créé un Bureau de Commissaires portant l'appellation ci-dessus et devant consister en trois membres (porté à six en vertu de la loi de 1908, ch. 62), qui seront nommés par le Gouverneur en conseil; cette lo- a été mise en vigueur le premier février 1904 par proclamation émise sous l'autos rité d'un arrêté ministériel daté du 18 janvier 1904, le quel a nommé certaines personnes au poste de commissaires. Par la loi de 1908, ch. 61, la juridiction du bureau a été élargie afin de lui permettre de s'appliquer aux opérations de- lignes de télégraphes et de téléphone, et par la loi de 1908, ch. 62, on a fait ceri tains amendements à la fois à sa constitution et sur d'autres points. Par la loi de 1909, ch. 31, le bureau a reçu tout droit de fixer le prix maximum à imposer pour l'électricité développée au moyen de la force hydraulique obtenue par contrat de la Couronne. Une loi de 1910, ch. 50, a modifié certaines dispositions de la loi des Chemins de fer relativement aux attributions du bureau, et la loi de la même année, ch. 57, a amplifié le champ de juridiction du bureau pour lui permettre de fixer les tarifs des dépêches télégraphiques sans fils, dépêches télégraphiques électriques maritimes ou câbles. La loi de 1911, ch. 22, donnait tous pouvoirs au bureau d'exiger des compagnies de chemins de fer l'établissement d'un personnel de garde-feu, modifiait les décrêts antérieurs relatifs à la main mise sur l'électricité développée par l'intermédiaire des forces hydrauliques du Gouvernement, et entre autres arrêtés, elle créait des stipulations à l'effet de prendre toute initiative, par la voie du bureau, pour arriver à assurer l'exploitation efficace des chemins de fer subventionnés. Le bureau tient ses séances à Ottawa bien qu'il lui soit loisible de tenir ses séances en n'importe qu'elle partie du pays. Ses décisions et ses ordonnances sont finales, sujet à appel auprès de la Cour Suprême sur des questions de juridiction ou de légalité, sujet aussi à toute action s'y rapportant et posée par le Gouverneur en conseil suivant qu'il lui plaira.

Il est requis de préparer un rapport annuel de ses travaux, ce rapport devant être déposé devant le parlement.

Le rapport relatif à l'exercice clos le 31 mars dont on trouvera ci-dessous un sommaire, a déjà été reçu.

Pendant l'exercice le bureau a tenu cinquante-neuf séances publiques où l'on a entendu 391 réclamations Ces réclamations consistaient en griefs émanant de personnalités privées ou encore touchaient des questions d'intérêt plus étendu et d'un caractère public concernant la population en général. Le nombre total des demandes et réclamations entendues et réglées par le bureau s'est élevé à 3,611 dont 20 pour 100 ont nécessité une addition formelle, et le reste, soit 80 pour 100, a été réglé sans audition.

En avril 1917, les compagnies de chemins de fer ont demandé l'autorisation d'augmenter leurs taux de transport de marchandises et de voyageurs. On a tenu deux séances au bureau sur cette question dans les villes les plus importantes du pays, de Montréal à Vancouver, et on a porté jugement dans cette affaire le 26 décembre 1917. Le département du génie a fait bon nombre de travaux

d'inspection relatifs aux chemins de fer de tout le pays. Ces inspections comportaient l'ouverture de lignes de chemins de fer au trafic, de travaux quelconques d'inspection ayant trait aux ponceaux, traverses, fosses à bestiaux ponts, tunnels, etc., pour fins de sécurité publique.

Le département d'exploitation a fait l'inspection des chaudières de locomotives, des installations d'appareils de sécurité sur wagons et locomotives; a fait des enquêtes sur accidents ayant amené pertes de vie ou blessures sur le service des trains et la tenue des gares, etc. Ce département a fait rapport de 333 accidents mortels, non compris 31 personnes tuées au cours d'accidents d'autos aux traverses. Sur les chemins de fer mêmes, 22 voyageurs, 137 employés et 174 autres personnes ont perdu la vie. Sur ce dernier chiffre, 93 personnes avaient fait illégalement usage de la voie du chemin de fer; sur les 31 personnes tuées au cours d'accidents d'autos, 26 ont trouvé la mort sur des traverses non protégées; enfin on a émis des ordonnances à l'effet de prendre des mesures de protection à 397 traverses sur 444.

Le département d'inspection des feux fait rapport que les travaux de ce département ont été exécutés en coopération avec les diverses organisations de protection contre le feu de création fédérale ou provinciale. Soixante-dix-huit employés de ces organisations avaient un status de fonctionnaires locaux du bureau.

La totalité des dommages causés par les feux est arrivée à $105,668. Sur ces feux, 76·84 pour 100 ont été attribués aux chemins de fer; 7·84 pour 100 à d'autres causes et enfin 15·32 pour 100 à des causes inconnues. Bon nombre des feux attribués aux chemins de fer ont causé des dommages si légers que $25,819 seulement des $105,668 qui comportent la totalité des dommages causés ont été portés au compte des chemins de fer.

On trouvera des détails fort complets sur les questions ci-haut dans le rapport annuel du bureau qui sera produit devant le parlement en temps et lieu.

CANAUX.

Les dépenses totales des canaux canadiens au cours des douze mois qui constituent l'exercice clos le 31 mars 1918, ont été de $3,327,556.55, à savoir $1,781,957 porté au compte de capital, $111,552.28 au compte de revenu, $859,-119.25 au compte de personnel et $574,927.95 au compte de réparations. Les deux derniers montants doivent être portés au compte du revenu.

Le solde des loyers dû le premier avril 1917 a été de $149,061.44. Les loyers arrivés à maturité au cours de l'année se sont élevés à $270,048.82, ce qui fait un total de $419,111.26. Sur cette somme on a perçu au cours de l'exercice un total arrivant, déduction faite des remises qui s'élèvent en tout à $4,054.64, à la somme de $237,867.84. Le solde resté dû à la date du 31 mars 1918 a été de $177,190.98. On doit faire remarquer que, règle générale, les loyers sont payables d'avance, cet état de choses expliquant, en bonne partie, la raison de la forte somme qui devient toujours payable à la fin de l'année.

Le revenu total perçu s'est élevé à $414,868.22, le solde consistait en droits de quaiage, amendes, etc., et en plus un total de $163,164.82 tiré de l'exploitation de l'élévateur à grain de Port-Colborne sur le canal Welland.

On n'a retiré aucune taxe de péage d'aucun des canaux du Gouvernement depuis 1903-04.

Le sommaire de ces dépenses et de ces remises apparaît au chapitre des relevés faits par le comptable du département et imprimés aux appendices, partie I, du rapport actuel.

Les chiffres que nous venons de fournir se rapportent à l'exercice 1917-18 mais on trouvera, pour tout ce qui touche au trafic des canaux, des statistiques complètes jointes à d'autres données commerciales pour l'exercice 1917 parmi les "Statistiques des canaux" publiées séparément.

TRAFIC DES CANAUX

Les chiffres qu'on va lire constituent les principales données de grand intérêt sur le trafic des canaux pour l'exercice de 1917-18.

Canal Welland, 2,490,542 tonnes de marchandises ont été enregistrées soit une diminution de 54,426 tonnes. Du total on doit porter 562,669 tonnes aux produits agricoles et 243,965 tonnes aux produits forestiers; charbon, 1,300,667 tonnes; 2,202,823 tonnes de marchandises en transit dont 1,959,050 tonnes dirigées vers l'est.

Sur le fret de transit, les vaisseaux canadiens ont transporté 1,926,669 tonnes, soit une augmentation de 243,843 tonnes, et les vaisseaux américains 276,544 tonnes, soit une diminution de 112,145 tonnes.

La totalité du fret de transit en direction de l'est et de l'ouest qui a passé par le canal pour se rendre aux ports américains a été de 35,900 tonnes, soit une diminution de 167,507 tonnes contre les chiffres de l'exercice 1916.

La quantité de grain dirigée par le canal Welland et par les canaux du Saint-Laurent vers Montréal a été de 534,822 tonnes, soit une diminution de 74,297 tonnes contre les chiffres de l'exercice précédent. Il ne s'est pas fait de transbordements sur vaisseaux à Ogdensburg depuis 1903.

Les canaux du Saint-Laurent ont vu passer 3,391,144 tonnes, soit une augmentation de 23,080 tonnes; 2,614,356 tonnes constituaient du fret de transit dirigé vers l'est et 411,329 tonnes dirigées vers l'ouest; 564,185 tonnes de produits agricoles, 1,951,021 tonnes de charbon et 469,433 tonnes de produits forestiers.

Sur les canaux de la rivière Ottawa la quantité totale de fret a été de 214,835 tonnes, soit une diminution de 22,816 tonnes; 98,439 tonnes étaient des produits forestiers.

Au canal Chambly 434,818 tonnes ont passé, soit une augmentation de 35,841 tonnes, dont 259,713 tonnes étaient des produits de la forêt et 129,222 tonnes de houille.

Le canal Rideau a porté 84,549 tonnes, soit une diminution de 20,881 tonnes dont 11,826 tonnes de produits de la forêt et 3,138 tonnes de houille.

Le canal Saint-Pierre a porté 62,254 tonnes, soit une augmentation de 52,625 tonnes et dont 42,033 tonnes étaient de la houille. Le canal a été fermé au trafic pendant la saison de 1915 pour fins de reconstruction de l'écluse, et a été rouvert le premier septembre 1916.

Le canal Murray a eu pour sa part 57,603 tonnes, soit une augmentation de 10,923 tonnes.

Le canal Trent a eu 48,924 tonnes, soit une augmentation de 3,915 tonnes. et dont 44,810 tonnes consistaient en produits de la forêt.

L'écluse Saint-André, sur la rivière Rouge, au Manitoba, a eu un volume d'affaires de 7,174 tonnes.†

Au canal du Sault Ste-Marie, l'activité totale du fret a été de 15,447,092 tonnes, soit une diminution de 1,366,557 tonnes. Il y est passé 4,337 vaisseaux dont 4,142 ont eu à acquitter des péages. Le commerce du grain a été de 65,-174,092 boisseaux; autres grains, 18,557,946 boisseaux, 3,330,047 barils de farine; 11,127,034 tonnes de minerai de fer; 1,247,887 tonnes de charbon et 3,951,600 pieds de bois, mesure de planche.

L'idée qui ressort de ces statistiques, vues sous forme de tableau, est la suivante:

L'ensemble du trafic qui a passé par les canaux du Canada pour la saison de 1917 est arrivé à 22,238,935 tonnes, soit une diminution de 1,344,556 tonnes contre les chiffres de l'année précédente; il est passé 244,819 voyageurs, soit une diminution de 18,829.

STATISTIQUES DES CANAUX.

Les chiffres statistiques du trafic pour les canaux du Canada durant la saison de navigation de 1917 sont compilés par le contrôleur des statistiques qui les publie sous couvert séparé.

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER.

Le classement des déclarations assermentées des compagnies de chemins de fer au sujet de leurs opérations au Canada durant les douze mois expirant le 30 juin 1917, est préparé par le contrôleur de la division des statistiques qui les publie sous couvert séparé.

AMENDEMENTS À LA LOI DES CHEMINS DE FER.

En vertu des dispositions du chapitre 37, 7-8 George V, la Loi des Chemins de fer a été modifiée par une Loi adoptée le 20 septembre 1917 et qui porte le titre suivant:

"Loi relative au paiement de salaires ou gages des employés de chemins de fer et modifiant par ailleurs la Loi des Chemins de fer."

Les amendements sont fournis avec tous leurs détails du rapport des Commissaires des Chemins de fer.

TRAVAUX DIVERS.

Le rapport de l'ingénieur en chef du département, que l'on trouvera dans la Partie III des appendices, fournit des renseignements substantiels sur les travaux exécutés sous sa direction et dont le plus important est le chemin de fer de la Baie d'Hudson, le canal de Trent, le nouveau canal Welland ainsi que les têtes de lignes de chemin du fer Intercolonial à Halifax ou dans les environs.

Un rapport séparé préparé par l'ingénieur en chef du département, et relatif aux Canaux et Routes de navigation, va paraître pour la première fois cette année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

G. A. BELL,
Sous-ministre intérimaire.

†Cette œuvre d'art qui consiste en une écluse et une chaussée sur le rivière Rouge, à environ quinze milles au nord de Winnipeg, a été construite et est entre les mains du ministère des Travaux publics. Elle permet de communiquer entre Winnipeg et le lac du même nom, et apparaît ici pour fins de statistiques purement et simplement.

APPENDICE I

ETATS DU COMPTABLE

TABLE DES MATIÈRES.

SOMMAIRE.

SOMMAIRE GÉNÉRAL des dépenses et des recettes pour l'exercice clos le 31 mars 1918 et pour les exercices précédents.

I.—DÉPENSES.	$ c.	$ c.
Dépenses totales pour l'exercice d'après les relevés des pages allant de 4 à 28.	....	74,639,286 44
Ces dépenses se divisent comme suit:		
Dépenses totales pour les chemins de fer, y compris le pont de Québec et les subventions aux chemins de fer, page 6	70,113,667 61	
Dépenses totales pour les canaux au cours de l'exercice, page 7	3,327,556 25	
Dépenses générales imputables à la fois sur les chemins de fer et canaux, au cours de l'exercice, page 7	1,198,062 28	
		74,639,286 44
Le grand total des dépenses jusqu'au 31 mars 1918, imputables sur les chemins de fer et canaux, comme il appert à la page 19 de ce rapport, arrive à	....	975,236,219 62
Ces dépenses se divisent comme suit:		
Grand total des dépenses imputables sur chemins de fer, y compris le pont de Québec, et les subventions aux chemins de fer	805,112,482 04	
Grand total des dépenses imputables—canaux	167,468,290 99	
Grand total des dépenses générales, imputables en commun sur chemins de fer et canaux	2,655,446 59	
		975,236,219 62
II.—REVENUS.		
Les revenus imputables à la fois sur chemins de fer et canaux pour l'exercice arrivent à	....	27,655,825 09
Revenus imputables sur chemins de fer	27,240,956 87	
Revenus imputables sur canaux	414,868 22	
		27,655,825 09
Le grand total des revenus au 31 mars 1918, imputables à la fois sur chemins de fer et canaux arrive à	....	292,716,394 88
Grand total des revenus imputables sur chemins de fer	275,636,255 34	
Le grand total des revenus imputables sur canaux arrive à	17,080,139 54	
		292,716,394 88
III.		
Les principales dépenses faites au cours de l'exercice ont été les suivantes:		
Frais d'exploitation, chemins de fer du gouvernement canadien	....	33,400,460 45
Roulant, chemins de fer du gouvernement canadien	....	24,392,985 80
Steamers «Drummond» et «McKee»	....	1,020,000 00
Construction et améliorations, chemins de fer du gouvernement canadien	....	5,876,065 12
Chemin de fer de la Baie d'Hudson	....	1,879,699 00
Chemin de fer Québec et Saguenay	....	1,371,334 97
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, têtes de lignes de traversées pour trains	....	304,355 04
Pont de Québec	....	931,278 01
Chemin de fer Transcontinental National, réclamations de droits de passage	....	209,575 57
Subventions sur chemins de fer	....	720,404 75
Dépenses imputables sur canaux	....	3,327,556 55
Budget de guerre, y compris les travaux de restauration d'Halifax	....	1,196,850 88
Général—Divers, moins certaines créances	....	8,720 30
Total	....	74,639,286 44

La classification générale de ces dépenses et des revenus apparaît aux pages 4, 5, 6 et 7 pour l'exercice et à la page 19 pour les dépenses antécédentes à la Confédération et depuis. De plus amples détails sur ces dépenses apparaîtront au rapport de l'administrateur général des chemins de fer du gouvernement canadien, appendice II.

DÉPENSES.

ÉTAT général des dépenses durant l'exercice clos le 31 mars 1918.

—	$ c.	$ c.
DÉPENSES TOTALES—d'après les relevés aux pages 8 et 9	....	74,639,286 44
Dépenses imputables aux chemins de fer	68,099,532 41	
" " " " en général	362,452 44	
" " au pont de Québec	931,278 01	
" " pour subventions aux chemins de fer	720,404 75	
Dépenses totales pour chemins de fer	....	70,113,667 61
Dépenses imputables sur canaux	3,156,401 31	
" " " en général	171,155 24	
Dépenses totales pour canaux	....	3,327,556 55
Dépenses générales	....	1,198,062 28
Dépenses totales	....	74,639,286 44
CLASSIFICATION DES DÉPENSES GÉNÉRALES—		
Compte du capital	37,412,652 04	
Compte des recettes	34,849,607 65	
Compte du revenu	1,656,622 00	
Fonds consolidés (subventions aux chemins de fer), recettes	720,404 75	
Dépenses totales	....	74,639,286 44
CLASSIFICATION DES DÉPENSES EN DÉTAIL—		
Chemins de fer—		
Dépenses au compte du capital—chemins de fer	34,699,071 96	
" " " en général	345 00	
		34,699,416 96
Dépenses au compte des recettes—chemins de fer	33,400,460 45	
" " " en général	15,100 00	
" " du revenu—chemins de fer en général	347,007 44	347,007 44
Pont de Québec—		
Dépenses au compte du capital—pont de Québec	931,278 01	931,278 01
Subventions aux chemins de fer—		
Revenu consolidé—subventions aux chemins de fer	720,404 75	720,404 75
Dépenses totales pour chemins de fer, $70,113,667.61.		
Canaux—		
Dépenses au compte du capital—canaux	1,781,957 07	1,781,957 07
" " du revenu, canaux	90,255 66	
" " canaux en général	21,296 62	111,5552 2
" " de recettes, personnel des canaux	743,857 09	
" " " " en général	115,262 16	859,119 25
" " " réparations aux canaux	540,331 49	
" " " " " en général	34,596 46	574,927 95
Dépenses totales pour canaux, $3,327,556.55.		
Dépenses générales—compte du revenu	1,198,062 28	1,198,062 28
Dépenses totales	....	74,639,286 44

RECETTES.

ÉTAT général des recettes perçues durant l'exercice clos le 31 mars 1918.

—	$ c.	$ c.
TOTAL DES RECETTES PERÇUES AU COURS DE L'EXERCICE		27,655,825 09
Recettes de chemins de fer	27,240,956 87	
Recettes des canaux	414,868 22	
Total des recettes		27,655,825 09
ÉTAT DÉTAILLÉ DES RECETTES PERÇUES—		
Chemins de fer—		
Chemin de fer Intercolonial, Nouv.-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	18,758,186 41	
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick	140,900 44	
Chemin de fer Transcontinental-National	7,621,204 51	
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	656,227 22	
Total	27,176,518 58	
Chemin de fer Saint-Jean et Québec	64,438 29	
Recettes totales des chemins de fer		27,240,956 87
Canaux.		
Canal Welland	59,504 39	
" élévateur de Port-Colborne	163,164 82	
Canal Welland (haute navigation)	2,832 50	
Canal Lachine	140,392 81	
Canal Beauharnois	14,818 15	
Canal Cornwall	14,220 16	
Canal de Williamsburg	1,660 16	
Canal Soulanges	3,362 77	
Canal Chambly	785 00	
Canal de Carillon et Grenville	515 00	
Canal Rideau	8,956 65	
Canal de Trent	3,829 04	
Canal St-Pierre	7 00	
Canal du Sault Ste-Marie	85 00	
Canal Murray	248 00	
Canal et écluse Ste-Anne	215 83	
Canal de la chute des Chats	1 00	
		414,868 22
Total des recettes de l'exercice		27,655,825 09

ÉTAT des dépenses sur les chemins de fer pour l'exercice se terminant le 31 mars 1918.

CHEMIN DE FER.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.	Imputable sur le revenu. — Travaux.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Roulant des chemins de fer du gouvernement.	24,392,985 80			24,392,985 80
Baie d'Hudson	1,879,699 00			1,879,699 00
Intercolonial	5,860,132 59		*21,090,298 09	26,950,430 68
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	120,663 61			120,663 61
International du Nouveau-Brunswick	5,369 51		295,508 92	300,878 43
" " " (statutaire)			90,000 00	90,000 00
Transcontinental National	690,453 19		10,660,389 89	11,350,843 08
Ile du Prince-Edouard	378,433 29		1,123,291 12	1,501,724 41
Québec et Saguenay	1,371,334 97			1,371,334 97
St. John et Québec			140,972 43	140,972 43
Total	34,699,071 96		33,400,460 45	68,099,532 41
Pont de Québec	931,278 01			931,278 01
Subventions aux chemins de fer		720,404 75		720,404 75
	35,630,349 97	720,404 75	33,400,460 45	69,751,215 17
En général sur chemins de fer.				
Enquête et rapport sur la situation des chemins de fer au Canada		55,047 04		55,047 04
Commission des chemins de fer, entretien de		172,578 22		172,578 22
" " " (statutaire)		53,435 53		53,435 53
Relevés hydrauliques et inspections		36,653 99		36,653 99
Fonds pour croisements de voie		13,740 85		13,740 85
Maintien, réparations et changements au wagon du Gouverneur général		3,037 84		3,037 84
Pour défrayer le coût de construction de deux vaisseaux en bois	345 00			345 00
Contribution à l'association Internationale du congrès des chemins de fer		97 33		97 33
Pour défrayer les dépenses relatives à la codification de la Loi des chemins de fer		2,000 00		2,000 00
Contribution à l'Université McGill		2,500 00		2,500 00
Contribution à l'Ecole polytechnique de Montréal		2,500 00		2,500 00
Allocations de commisération aux familles d'employés morts			13,500 00	13,500 00
Allocations aux familles d'employés morts, chemin de fer de la Baie d'Hudson			1,600 00	1,600 00
Travaux permanents d'apurement pour le compte du Gouvernement du Canada		5,416 64		5,416 64
Total	345 00	347,007 44	15,100 00	362,452 44
Grand total sur chemins de fer	35,630,694 97	1,067,412 19	33,415,560 45	70,113,667 61
Divers.				
Budget de guerre, y compris la restauration d'Halifax		1,196,850 88		1,196,850 88
Coût de litiges		1,211 40		1,211 40
Total		1,198,062 28		1,198,062 28

*Y compris les frais d'exploitation des chemins de fer Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.

ÉTAT des dépenses sur les canaux pour l'exercice se terminant le 31 mars 1918.

CANAUX.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.	Imputable sur le revenu. Personnel.	Imputable sur le revenu. Réparation.	Dépenses totales de l'année.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Carillon et Grenville			27,883 96	15,772 85	43,656 81
Chambly		1,699 39	40,270 99	35,488 37	77,458 75
Cornwall			88,502 06	40,609 29	129,111 35
Lachine			102,650 70	129,600 37	232,251 07
Murray			7,164 29	3,023 07	10,187 36
Rideau	470 00		63,915 39	67,803 81	132,189 20
Sault Ste-Marie	5,500 00		28,638 99	22,985 55	57,124 54
Soulanges		998 46	39,483 59	39,316 36	79,798 41
Ecluse Ste-Anne		1,384 37	4,240 78	4,007 86	9,633 01
Ecluse St-Ours			4,508 19	3,357 04	7,865 23
St-Pierre		44,999 60	5,837 99		50,837 59
Trent	602,777 41	14,083 49	57,729 56	44,601 96	719,192 42
Welland		27,090 35	234,549 59	109,751 70	371,391 64
Welland (haute navigation)	1,235,046 59				1,235,046 59
Williamsburg			38,481 01	24,013 26	62,494 27
Canal Galops (décision de la Cour d'Echiquier	2,226 16				2,226 16
Total	1,846,020 16	90,255 66	743,857 09	540,331 49	3,220,464 40
MOINS—Produit de la vente des terrains du canal du Sault Ste-Marie à la corporation du lac Supérieur	64,063 09				64,063 09
	1,781,957 07	90,255 66	743,857 09	540,331 49	3,156,401 31
En général pour les canaux.					
Dragueurs—Lachine				8,748 55	8,748 55
Dragueurs—Rideau				22,848 41	22,848 41
Divers			3,315 19		3,315 19
Employés à la statistique			38,171 65		38,171 65
Travail le dimanche			51,854 50		51,854 50
Relevés hydrauliques et inspections		16,615 87			16,615 87
Canaux de Québec.					
Entretien			19,920 82		19,920 82
Jetée de la Baie de la Faim				2,999 50	2,999 50
Divers.					
Travaux non stipulés		1,279 00			1,279 00
Allocations en vertu de la Loi d'amendement du Service Civil en faveur des dépendants des employés morts		3,401 75			3,401 75
Allocation de commisération en faveur de la veuve de John Bates, décédé			2,000 00		2,000 00
Total		21,296 62	115,262 16	34,596 46	171,155 24
Grand total	1,781,957 07	111,552 28	859,119 25	574,927 95	3,327,556 55

RÉCAPITULATION.

——	Capital.	Recettes.	Revenu.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses pour chemins de fer, y compris les subventions au pont de Québec et aux chemins de fer	35,630,694 97	1,067,412 19	33,415,560 45	70,113,667 61
Dépenses pour canaux	1,781,957 07	111,552 28	1,434,047 20	3,327,556 55
Dépenses diverses		1,198,062 28		1,198,062 28
Grand total	37,412,652 04	2,377,026 75	34,849,607 65	74,639,286 44

DÉPENSES pour canaux jusqu'au 31 mars 1918.

COMPTE DE CAPITAL.

Canal.	Années précédentes.	1917-18.	Total.
	$ c	$ c.	$ c.
Baie Verte			
Beauharnois	1,636,690 26		1,636,690 26
Carillon et Grenville	4,182,092 96		4,182,092 96
Chambly	780,996 52		780,996 52
Cornwall	7,246,304 21		7,246,304 21
Ecluse et chaussés Culbute	382,391 46		382,391 46
Lachine	14,132,684 80		14,132,684 80
Lac St-François	75,906 71		75,906 71
Lac St-Louis	298,176 11		298,176 11
Murray	1,248,946 71		1,248,946 71
Rideau	4,201,804 31	470 00	4,202,274 31
Sault Ste-Marie	4,994,372 51	*58,563 09	4,935,809 42
Soulanges	7,904,044 53		7,904,044 53
Ecluse Ste-Anne	1,170,215 63		1,170,215 63
Fleuve St-Laurent et canaux—			
Chenal du Nord	1,995,142 87		1,995,142 87
Approches du fleuve	483,830 20		483,830 20
Chenal Galops	1,039,895 65		1,039,895 65
Ecluse St-Ours	127,228 56		127,228 56
St-Pierre	648,547 14		648,547 14
Tay	489,599 23		489,599 23
Trent	16,239,383 74	602,777 41	16,842,161 15
Welland	29,399,405 93		29,399,405 93
Welland (haute navigation)	13,693,922 99	1,235,046 59	14,928,969 58
Williamsburg	1,334,551 80		1,334,551 80
Farran's-Point	877,090 57		877,090 57
Galops	6,141,241 95	2,226 16	6,143,468 11
Rapide Plat	2,159,880 80		2,159,880 80
Total	122,884,348 15	1,781,957 07	124,666,305 22
Canaux, général	34,966 69		34,966 69
Grand total	122,919,314 84	1,781,957 07	124,701,271 91

COMPTE DU REVENU.

Canal.	Années précédentes.	1917-18.	Total.
Baie Verte	44,387 53		44,387 53
Beauharnois	265,810 84		265,810 84
Carillon et Grenville	351,431 74		351,431 74
Chambly	759,574 15	1,699 39	761,273 54
Cornwall	593,652 62		593,652 62
Culbute (écluse et chaussée)	60,923 37		60,923 37
Lachine	1,595,902 70		1,595,902 70
Lac St-François	25,043 68		25,043 68
Lac St-Louis			
Murray	101,423 11		101,423 11
Rideau	676,832 22		676,832 22
Sault Ste-Marie	280,098 04		280,098 04
Soulanges	159,067 42	998 46	160,065 88
Ste-Anne (écluse)	84,044 81	1,384 37	85,429 18
St-Laurent (fleuve et canaux)	128,298 11		128,298 11
St-Ours (écluse)	174,028 88		174,028 88
St-Pierre	661,553 53	44,999 60	706,553 13
Tay	748 65		748 65
Trent	940,786 31	14,083 49	954,869 80
Welland	1,560,396 46	27,090 35	1,587,486 81
Welland (haute navigation)			
Williamsburg	299,600 15		299,600 15
Total	8,763,604 32	90,255 66	8,853,859 98
Canaux, général	645,385 10	21,296 62	666,681 72
Grand total	9,408.989 42	111,552 28	9,520,541 70

*Produit de la vente de terrains à la Corporation du Lac Supérieur	$ 64,063 09
MOINS—Dépenses imputables sur le capital pendant l'exercice	5,500 00
Différence portée au compte de crédit comme indiqué ci-dessus	$ 58,563 09

DÉBOURSÉS DIVERS pour l'exercice finissant le 31 mars 1918.

COMPTE DES RECETTES—RÉPARATIONS.

Canaux.	Exercices précédents.	1917-18.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Baie Verte	.....	.....	.....
Beauharnois	525,691 23	.....	525,691 23
Carillon et Grenville	577,328 91	15,772 85	593,101 76
Chambly	943,237 30	35,488 37	978,725 67
Cornwall	994,554 14	40,609 29	1,035,163 43
Ecluse et barrage de la Culbute	7,036 15	.....	7,036 15
Lachine	2,107,488 76	129,600 37	2,237,089 13
Murray	101,238 17	3,023 07	104,261 24
Rideau	1,767,665 34	67,803 81	1,835,469 15
Sault-Ste-Marie	374,159 17	22,985 55	397,144 72
Soulanges	461,949 50	39,316 36	501,265 86
Ecluse de Ste-Anne	142,741 63	4,007 86	146,749 49
Fleuve St-Laurent et canaux	.....	.....	.....
Ecluse de St-Ours	101,022 76	3,357 04	104,379 80
St-Pierre	36,423 55	.....	36,423 55
Trent	721,685 47	44,601 96	766,287 43
Welland	3,724,584 86	109,751 70	3,834,336 56
Welland (de haute navigation)	.....	.....	.....
Williamsburg	616,842 78	24,013 26	640,856 04
Total	13,203,649 72	540,331 49	13,743,981 21
Canaux, en général	514,257 61	34,596 46	548,854 07
Grand total	13,717,907 33	574,927 95	14,292,835 28

COMPTE DES RECETTES—PERSONNEL.

Beauharnois	649,574 89	.....	649,574 89
Carillon et Grenville	814,714 16	27,883 96	842,598 12
Chambly	982,145 77	40,270 99	1,022,416 76
Cornwall	1,641,333 34	88,502 06	1,729,835 40
Ecluse et barrage de la Culbute	11,507 48	.....	11,507 48
Lachine	2,763,340 64	102,650 70	2,865,991 34
Murray	139,640 44	7,164 29	146,804 73
Rideau	1,727,749 69	63,915 39	1,791,665 08
Sault-Ste-Marie	425,872 60	28,638 99	454,511 59
Soulanges	539,921 10	39,483 59	579,404 69
Ecluse de Ste-Anne	116,005 63	4,240 78	120,246 41
Ecluse de St-Ours	118,500 76	4,508 19	123,008 95
St-Pierre	116,462 93	5,837 99	122,300 92
Trent	575,720 49	57,729 56	633,450 05
Welland	4,836,865 31	234,549 59	5,071,414 90
Williamsburg	654,578 87	38,481 01	693,059 88
Total	16,113,934 10	743,857 09	16,857,791 19
Canaux, en général	1,980,588 75	115,262 16	2,095,850 91
Grand total	18,094,522 85	859,119 25	18,953,642 10

TOTAL des déboursés pour canal jusqu'au 31 mars 1918.

Canaux.	Capital.	Recettes.	Revenu.		Total.
			Personnel.	Réparations.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Baie Verte	....	44,387 53	....	....	44,387 53
Beauharnois	1,636,690 26	265,810 84	649,574 89	525,691 23	3,077,767 22
Carillon et Grenville	4,182,092 96	351,431 74	842,598 12	593,101 76	5,969,224 58
Chambly	780,996 52	761,273 54	1,022,416 76	978,725 67	3,543,412 49
Cornwall	7,246,304 21	593,652 62	1,729,835 40	1,035,163 43	10,604,955 66
Ecluse et barrage de la Culbute	382,391 46	60,923 37	11,507 48	7,036 15	461,858 46
Lachine	14,132,684 80	1,595,902 70	2,865,991 34	2,237,089 13	20,831,667 97
Lac St-François	75,906 71	25,043 68	....	....	100,950 39
Lac St-Louis	298,176 11	....	....	....	298,176 11
Murray	1,248,946 71	101,423 11	146,804 73	104,261 24	1,601,435 79
Rideau	4,202,274 31	676,832 22	1,791,665 08	1,835,469 15	8,506,240 76
Sault-Ste-Marie	4,935,809 42	280,098 04	454,511 59	397,144 72	6,067,563 77
Soulanges	7,904,044 53	160,065 88	579,404 69	501,265 86	9,144,780 96
Ecluse de Ste-Anne	1,170,215 63	85,429 18	120,246 41	146,749 49	1,522,640 71
Fleuve St-Laurent et canaux					
Chenal du nord	1,995,142 87				
Etendues droites du fleuve	483,830 20	128,298 11	....	....	3,647,166 83
Chenal des Galops	1,039,895 65				
Ecluse de St-Ours	127,228 56	174,028 88	123,008 95	104,379 80	528,646 19
St-Pierre	648,547 14	706,553 13	122,300 92	36,423 55	1,513,824 74
Tay	489,599 23	748 65	....	....	490,347 88
Trent	16,842,161 15	954,869 80	633,450 05	766,287 43	19,196,768 43
Welland	29,399,405 93	1,587,486 81	5,071,414 90	3,834,336 56	39,892,644 20
Welland (de haute navigation)	14,928,969 58	....	....	....	14,928,969 58
Williamsburg	1,334,551 80				
Pointe Farran	877,090 57	299,600 15	693,059 88	640,856 04	12,148,507 35
Galops	6,143,468 11				
Rapide Plat	2,159,880 80				
Total	124,666,305 22	8,853,859 98	16,857,791 19	13,743,981 21	164,121,937 60
Canaux, en général	34,966 69	666,681 72	2,095,850 91	548,854 07	3,346,353 39
Grand total	124,701,271 91	9,520,541 70	18,953,642 10	14,292,835 28	167,468,290 99

RÉCAPITULATION.

Dépenses annuelles sur les canaux et revenu perçu au 31 mars 1918.

—	Clôture de l'année.	Capital	Revenu.	Revenu.		Revenu perçu.
				Personnel.	Réparations.	
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses du gouvernement antérieurement à la Confédération, y compris les frais du gouvernement impérial..	......	20,593,866 13	98,378 46	....	....	....
Dépenses du gouvernement de 1868 à 1879 inclusivem...	......	17,004,842 55	515,196 21	1,830,398 92	1,832,998 61	5,079,068 36
Dépenses du gouv. depuis....	1880	2,123,366 34	....	195,039 33	147,167 52	341,598 14
" "	1881	2,075,891 65	7,246 69	197,573 62	154,653 63	361,558 17
" "	1882	1,593,174 09	55,025 03	224,572 61	187,399 02	325,231 54
" "	1883	1,763,001 97	62,503 14	269,415 01	178,617 86	361,604 01
" "	1884	1,577,295 42	60,993 99	280,657 29	192,219 38	372,561 69
" "	1885	1,504,621 47	58,298 29	280,226 20	201,708 47	321,289 47
" "	1886	1,333,324 80	31,984 02	282,323 63	198,251 97	328,977 43
" "	1887	1,783,698 16	65,983 06	285,172 62	198,888 84	321,784 88
" "	1888	1,033,118 34	120,561 59	292,458 76	201,928 93	317,902 04
" "	1889	972,918 43	162,015 49	301,040 23	240,261 36	333,188 90
" "	1890	1,026,364 24	146,853 54	290,516 63	176,089 00	354,816 92
" "	1891	1,318,092 15	165,843 87	294,562 12	204,768 45	349,431 90
" "	1892	1,437,149 30	194,129 61	293,115 58	231,089 54	324,475 24
" "	1893	2,069,573 30	196,185 84	291,048 97	204,759 39	357,089 87
" "	1894	3,027,164 19	110,512 07	294,446 34	179,630 13	387,788 97
" "	1895	2,452,273 65	216,057 58	281,477 04	164,033 71	339,890 49
" "	1896	2,258,778 97	85,820 49	292,121 05	209,321 60	339,538 72
" "	1897	2,348,636 91	101,205 74	287,970 36	178,385 47	384,780 53
" "	1898	3,207,249 79	82,400 55	280,872 44	203,478 86	407,652 81
" "	1899	3,899,877 31	82,205 60	280,628 57	202,312 36	369,044 38
" "	1900	2,639,564 93	120,653 93	292,609 24	227,626 97	322,642 86
" "	1901	2,360,569 89	135,500 57	314,095 04	262,876 07	315,425 69
" "	1902	2,114,689 88	213,044 91	317,838 61	263,768 27	300,413 68
" "	1903	1,823,273 61	275,103 58	390,281 82	294,113 92	230,213 15
" "	1904	1,880,787 20	298,678 23	381,016 82	350,278 54	† 79,536 51
" "	1905	2,071,593 72	352,855 43	431,499 60	401,742 79	78,009 21
" "	1906	1,552,121 21	310,716 70	447,962 92	375,889 60	108,067 76
" "	1907	887,838 61	254,423 18	329,629 63	287,231 03	105,003 15
" "	1908	1,708,156 37	483,250 11	473,638 95	411,660 53	144,882 13
" "	1909	1,868,834 45	699,304 73	475,515 04	433,958 10	199,501 26
" "	1910	1,650,706 64	459,835 62	515,585 16	491,793 02	193,384 28
" "	1911	2,349,474 49	385,534 55	511,305 94	471,530 32	221,138 49
" "	1912	2,554,938 91	384,860 73	585,899 54	555,709 95	264,114 48
" "	1913	2,255,448 21	292,960 26	605,248 57	535,135 66	307,567 66
" "	1914	2,824,536 79	351,397 24	642,844 68	574,038 68	380,188 06
" "	1915	5,490,796 03	405,806 32	675,170 67	562,599 27	427,763 14
" "	1916	6,142,148 96	348,174 41	697,532 44	529,565 23	446,722 21
" "	1917	4,304,589 09	372,102 96	700,022 11	486,167 67	461,423 14
" "	1918	1,781,957 07	90,255 66	743,857 09	540,331 49	414,868 22
*Total...............	......	*124,666,305 22	8,853,859 98	16,857,791 19	13,743,981 21	17,080,139 54

*Ce chiffre ne comprend pas la dépense imputée sur les canaux en général mais seulement le montant dépensé sur les canaux spécifiés.

†Droits de péage abolis cette année.

ETAT des recettes des canaux au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1918.

Divisions de perception.	Quaiage, emmagasinage et droits.	Location de chutes d'eau, etc.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Welland		414 00	414 00
Port-Colborne	55 30	11,099 40	11,154 70
Elévateur de Colborne	163,164 82		163,164 82
Port-Dalhousie	539 09	47,396 60	47,935 69
Totaux	163,759 21	58,910 00	222,669 21
Canal Welland (de haute navigation)		2,832 50	2,832 50
Canaux du Saint-Laurent—			
Coteau-Landing (Canal Beauharnois)		14,818 15	14,818 15
" " (Canal Soulanges)	154 00	3,478 77	3,632 77
Cornwall	704 66	13,515 50	14,220 16
Cardinal—Canal Williamsburg	10 00	1,650 10	1,660 10
Canal Lachine (Montréal)	11,389 74	128,396 93	139,786 67
" " (Lachine)	606 14		606 14
Totaux	12,864 54	161,859 45	174,723 99
Canal Chambly		636 00	636 00
Chambly	4 00	56 00	60 00
St-Jean		29 00	29 00
Ecluse de Saint-Ours		60 00	60 00
Totaux	4 00	781 00	785 00
Canaux de la rivière Ottawa—			
Canal Carillon et Grenville		192 00	192 00
" " Grenville	8 00	5 00	13 00
" " Carillon		310 00	310 00
Ecluse de Sainte-Anne	63 83	152 00	215 83
Canal des chutes des Chats		1 00	1 00
Totaux	71 83	660 00	731 83
Canal Rideau—		1,916 13	1,916 13
Ottawa	150 00	3,261 82	3,411 82
Kingston-Mills		402 00	402 00
Smiths-Falls	65 00	3,161 70	3,226 70
Totaux	215 00	8,741 65	8,956 65
Canal Saint Pierre		7 00	7 00
Canal Murr ay		248 00	248 00
Canal de la Trent	88 00	3,741 04	3,829 04
Canal du Sault-Sainte-Marie		85 00	85 00
Grand total	177,002 58	237,865 64	414,868 22
Montant net déposé au crédit du receveur général			414,868 22

LOYERS DE CHUTES D'EAU ET AUTRES, montrant le loyer accumulé, payé, et les balances dues au 31 mars 1918.

Balance due le 1er avril 1917.	Loyers de chutes d'eau et autres accrus 1917-19.	Loyer de la maison des éclusiers.	Total.	Canaux.	Rabais pour surtaxes.	Déposé au crédit du receveur général.		Balance due le 31 mars 31 mars 1918.	Total.
						Loyer de la maison des éclusiers.	Loyers de chutes d'eau, etc.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
*57,900 56	64,340 32	414 00	122,654 88	Welland	427 76	414 00	58,496 00	63,317 12	122,654 88
*645 00	2,955 50	....	3,600 50	Welland (de haute navigation)	....	....	2,832 50	768 00	3,600 50
9,260 67	4,210 10	216 00	13,686 77	Williamsburg	850 00	216 00	1,434 10	11,186 67	13,686 77
1,425 10	14,025 50	....	15,450 60	Cornwall	....	....	13,515 50	1,935 10	15,450 60
5,769 09	14,816 15	....	20,585 24	Beauharnois	....	....	14,818 15	5,767 09	20,585 24
30,632 77	136,228 60	204 00	167,065 37	Lachine	2,625 88	204 00	128,192 93	36,042 56	167,065 37
760 84	126 00	696 00	1,582 84	Chambly	....	696 00	85 00	801 84	1,582 84
6,750 53	7,050 52	1,916 13	15,717 18	Rideau	....	1,916 13	6,825 52	6,975 53	15,717 18
14,465 80	16,780 23	1,263 00	32,509 03	Trent	151 00	1,263 00	2,478 04	28,616 99	32,509 03
60 00	85 00	....	145 00	Sault-Ste-Marie	....	....	85 00	60 00	145 00
21,383 08	643 00	192 00	22,218 08	Carillon et Grenville	....	192 00	315 00	21,711 08	22,218 08
....	3,136 00	342 77	3,478 77	Soulanges	....	342 77	3,136 00	....	3,478 77
4 00	32 00	120 00	156 00	Ecluse de Ste-Anne	....	120 00	32 00	4 00	156 00
1 00	1 00	....	2 00	Chutes des Chats	....	....	1 00	1 00	2 00
....	7 00	....	7 00	St-Pierre	....	....	7 00	....	7 00
3 00	9 00	240 00	252 00	Murray	....	240 00	8 00	4 00	252 00
149,061 44	264,445 92	5,603 90	419,111 26	....Total	4,054 64	5,603 90	232,261 74	177,190 98	419,111 26

*Des arrérages au montant de $89 ont été transférés du compte du canal Welland au compte du canal de haute navigation Welland en 1917-18.

CANAL WELLAND (haute navigation)—ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour sa construction.

—	Exercice finissant.	Capital.
		$ c.
Déboursés	1914	994,257 60
"	1915	4,074,200 69
"	1916	4,892,105 15
"	1917	3,513,769 82
"	1918	1,235,046 59
Total		14,709,379 85

Dépense totale comme ci-dessus		$14,709,379 85
A laquelle il faut ajouter les frais préliminaires pour arpentage, forage, etc., imputés comme suit au capital de l'entreprise du canal Welland:		
1905–06	$ 13,231 97	
1906–07	10,825 27	
1907–08	8,300 34	
1908–09	19,993 37	
1909–10	9,979 91	
1910–11	21,229 35	
1911–12	23,138 60	
1912–13	112,890 92	
		219,589 73
Coût total du canal de haute navigation Welland au 31 mars 1918		$14,928,969 58

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON—ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour sa construction.

—	Exercice finissant.	Capital.
		$ c.
Frais du gouvernement depuis la Confédération	1909	92,427 83
" " "	1910	53,042 63
" " "	1911	184,149 81
" " "	1912	159,632 00
" " "	1913	1,099,063 15
" " "	1914	4,498,717 25
" " "	1915	4,773,743 99
" " "	1916	4,889,131 77
" " "	1917	2,604,279 94
" " "	1918	1,879,699 00
Total au 31 mars 1918		20,233,887 37

Pont de Québec—Montants dépensés pour sa construction.

——	Exercice finissant	Capital.	Revenu.
		$ c.	$ c.
Déboursés du gouvernement	1909	....	422,867 12
" "	1910	....	111,788 02
" "	1911	227,563 40	....
" "	1912	603,293 07	....
" "	1913	1,512,825 96	....
" "	1914	2,604,105 61	....
" "	1915	2,816,305 10	....
" "	1916	2,746,813 70	....
" "	1917	2,733,677 00	....
" "	1918	931,278 01	....
Total	....	14,175,861 85	534,655 14
Moins le montant reçu de la Phœnix Bridge Co., en 1910	....	....	100,000 00
Total au 31 mars 1918	....	14,175,861 85	434,655 14

Frais comme ci-dessus		$14,175,861 85
A même ces déboursés on a crédité un total de $91,188.10 reçues pour la vente de l'acier et des matériaux employés du pont écroulé.		
Auquel il faut ajouter les montants payés par le ministère des Finances et qui ne sont pas compris dans le montant précité:		
Montant garanti par la loi de 1903, chap. 54	$ 6,424,781 00	
Montant payé à la province de Québec	250,000 00	
Montant payé à la ville de Québec	300,000 00	
Montant payé à Emile Tanguay, suivant le jugement de la cour Suprême...	485 20	
		6,975,266 20
		$21,151,128 05
Moins le montant reçu de la Phoenix Bridge Co		100,000 00
S'accorde avec les comptes publics, bilan de 1918		$21,051,128 05
Auquel il faut ajouter les dépenses au compte du Revenu, 1909 et 1910	$ 534,655 14	
A ajouter également les sommes payées pour les subsides en 1901, 1902 et 1903	374,353 33	
		909,008 47
Montant total des frais jusqu'au 31 mars 1918		$21,960,136 52

DÉPENSES pour les chemins de fer du gouvernement canadien jusqu'au 31 mars 1918.

COMPTE DU CAPITAL.

Chemins de fer.	Avant 1917-18	1917-18.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Réseau du chemin de fer Intercolonial comme suit:—			
Canada Eastern	819,000 00	.....	819,000 00
Cape Breton Ry	3,860,679 14	.....	3,860,679 14
Drummond County Ry	1,464,000 00	.....	1,464,000 00
Eastern Extension Ry	1,324,042 81	.....	1,324,042 81
Chemin de fer Intercolonial	110,506,304 92	5,860,132 59	116,366,437 51
Montreal & European Short Line	333,942 72	.....	333,942 72
Chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow	1,949,063 21	.....	1,949,063 21
Total	120,257,032 80	5,860,132 59	126,117,165 39
Chemins de fer de l'Etat	.....	24,392,985 80	24,392,985 80
*a*European & North American Ry	88,363 18	.....	88,363 18
*a*Chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse	208,509 72	.....	208,509 72
Chemin de fer Intercolonial du Nouveau-Brunswick	7,662 45	5,369 51	13,031 96
Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard	11,451,124 15	378,433 29	11,829,557 44
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard	270,790 66	120,663 61	391,454 27
Chemin de fer de Québec et Saguenay	332,254 93	1,371,334 97	1,703,589 90
*b*Chemin de fer de la baie d'Hudson	18,354,188 37	1,879,699 00	20,233,887 37
Chemin de fer Transcontinental National	163,797,783 66	690,453 19	164,488,236 85
Annapolis et Digby	660,683 09	.....	660,683 09
Chemin de fer du Pacifique-Canadien	62,789,776 09	.....	62,789,776 09
*c*Chemin de fer de l'embranchement de Carleton	48,410 48	.....	48,410 48
Territoire du Yukon; chemin de fer de Stikine à Teslin	283,323 55	.....	283,323 55
Wagons du gouverneur général	71,538 82	.....	71,538 82
Dépenses diverses	18,000 00	345 00	18,345 00
Total pour les chemins de fer	378,639,441 95	34,699,416 96	413,338,858 91
*b*Pont de Québec	13,244,583 84	931,278 01	14,175,861 85
Total	391,884,025 79	35,630,694 97	427,514,720 76

a Le montant payé pour cette ligne entre 1868 et 1873, inclusivement, a été transféré au compte du Fonds consolidé.

b Voir le tableau spécial à la page 19.

c Ce chemin de fer qui a coûté $88,410.88 a été vendu en 1893 à la ville de St-Jean, N.-B., pour la somme de $40,000. (Chap. 6, Victoria.)

DÉPENSES pour les chemins de fer du gouvernement canadien jusqu'au 31 mars 1918.

COMPTE DU REVENU.

Chemins de fer.	Avant 1917-18.	1917-18.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Chemin de fer d'Annapolis et Digby	8,381 82	.....	8,381 82
Chemin de fer Intercolonial	280,000 00	.....	280,000 00
Dépenses diverses	3,680,467 61	347,007 44	4,027,475 05
Total	3,968,849 43	347,007 44	4,315,856 87
Pont de Québec	434,655 14	.....	434,655 14
	4,403,504 57	347,007 44	4,750,512 01

DÉPENSES pour les chemins de fer du gouvernement canadien jusqu'au 31 mars 1918.

COMPTE DU REVENU—FRAIS D'EXPLOITATION.

Chemins de fer.	Avant 1917-18.	1917-18.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Pacifique-Canadien	318,216 30	....	318,216 30
Eastern Extension Ry	538,094 06	....	538,094 06
Chemin de fer Intercolonial	233,520,007 27	21,090,298 09	254,610,305 36
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard	209,004 68	†	209,004 68
Chemin de fer Intercolonial, améliorations	2,586,230 21	....	2,586,230 21
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick	573,464 99	385,508 92	958,973 91
Chemin de fer Transcontinental National	12,551,052 30	10,660,389 89	23,211,442 19
Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard	12,989,856 52	1,123,291 12	14,113,147 64
Chemin de fer de St-Jean et Québec	213,752 30	140,972 43	354,724 73
Déboursés divers	94,189 97	15,100 00	109,289 97
	263,593,868 60	33,415,560 45	297,009,429 05

*Y compris les déboursés pour le chemin de fer de la baie des Chaleurs en 1897, s'élevant à $18,679.97.
†Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

REVENU perçu par les chemins de fer du gouvernement canadien jusqu'au 31 mars 1918.

Chemins de fer.	Avant 1917-18.	1917-18.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Pacifique-Canadien	396,473 75	....	396,473 75
Eastern Extension Ry	462,465 68	....	462,465 68
Chemin de fer Intercolonial	227,936,927 67	18,758,186 41	246,695,114 08
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard	114,170 90	....	114,170 90
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick	286,771 08	140,900 44	427,671 52
Chemin de fer Transcontinental National	9,872,786 04	7,621,204 51	17,493,990 55
Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard	9,178,461 29	656,227 22	9,834,688 51
Chemin de fer de St-Jean et Québec	147,242 06	64,438 29	211,680 35
	248,395,298 47	27,240,956 87	275,636,255 34

DÉBOURSÉS communs aux chemins de fer et canaux, y compris le crédit de guerre, jusqu'au 31 mars 1918.

COMPTE DES RECETTES.

Déboursés avant 1917-18	$ 1,387,673 26
Déboursés durant 1917-18	1,198,062 28
	$ 2,585,735 54

DÉBOURSÉS communs aux chemins de fer et canaux jusqu'au 31 mars 1918.

COMPTE DU REVENU.

——	Total.
Déboursés	$ 69,711 05

RÉCAPITULATION—Chemins de fer du gouvernement canadien.

DÉBOURSÉS et revenu au 31 mars 1918.

—	Année.	Capital.	Revenu.		Revenu.
				Frais d'exploitation.	
		$ c.	$ c.	$ c	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la Confédération	....	13,881,460 65	....	....	....
Depuis la Confédération.....	1868	483,353 65	....	359,961 08	420,752 58
" "............	1869	282,615 18	....	387,548 47	455,022 76
" "	1870	1,729,381 49	....	445,208 75	471,245 09
" "	1871	2,946,930 45	....	442,993 31	565,713 52
" "	1872	5,620,569 67	....	595,076 22	622,900 56
" "	1873	5,763,268 81	....	1,011,892 60	703,458 26
" "	1874	3,925,123 69	....	1,847,925 24	893,430 17
" "	1875	5,018,427 85	....	1,581,934 24	886,087 42
" "	1876	4,497,434 75	....	1,497,128 22	966,922 42
" "	1877	3,209,502 16	....	1,890,268 80	1,285,110 27
" "	1878	2,643,741 73	....	2,032,873 05	1,514,846 38
" "	1879	2,507,053 71	....	2,233,496 34	1,419,955 60
" "	1880	6,109,077 14	....	1,851,489 26	1,739,137 25
" "	1881	5,577,236 73	....	2.220,421 39	2,200,486 25
" "	1882	5,175,046 61	....	2,310,638 54	2,237,583 39
" "	1883	11,707,619 02	....	2,636,551 70	2,541.205 41
" "	1884	14,013,074 89	....	2,613,508 87	2,551,937 97
" "	1885	11.224,244 54	....	2,749,710 53	2,624,243 07
" "	1886	4,443,220 17	....	2,819,973 50	2,629,336 35
" "	1887	1,846,887 18	....	3,152,650 40	2,840,747 88
" "	1888	1,765,582 11	....	3,621,076 62	3,166,253 22
" "	1889	2,709,857 37	....	3,513,063 67	3,167,542 67
" "	1890	2,392,767 99	....	3,846,044 42	3,203,874 11
" "	1891	1,184,317 34	....	3,949,263 73	3,181.888 56
" "	1892	417.425 73	....	3,748,597 77	3,136,393 51
" "	1893	712,917 44	....	3,288,629 62	3,262,505 62
" "	1894	585,749 01	....	3.226,208 13	3,179,019 57
" "	1895	376,814 83	....	3,197,846 17	3,129,450 37
" "	1896	324,774 72	....	3,254,442 64	3,140,678 47
" "	1897	204,624 31	....	3,195,959 58	3,060,074 38
" "	1898	270,990 85	....	3,507,248 88	3,313,847 10
" "	1899	1,112,348 47	....	3,696,612 31	3,940,570 11
" "	1900	3,309,130 42	....	4,665,228 06	4,774,161 87
" "	1901	3,922,989 37	....	5,739,051 54	5,213,381 24
" "	1902	5,386,611 24	....	5,861,099 54	5,918,990 43
" "	1903	3,083,680 86	....	6,474,134 20	6,584,598 77
" "	1904	2,619,059 86	....	7,599,958 57	6,627,255 51
" "	1905	6,125,481 79	....	8,906,154 35	7,050,892 11
" "	1906	6,102,565 74	....	7,893,653 49	7,950,552 97
" "	1907	7,174,370 17	....	7,328,745 65	6,509,186 49
" "	1908	23,684,005 25	....	9,595,295 43	9,534,569 04
" "	1909	29,414,227 34	....	9,764,586 51	8,894,420 42
" "	1910	21,505,975 91	....	9,095,903 96	9,647,963 71
" "	1911	24,532,466 18	....	10,037,878 77	10,249,394 38
" "	1912	23,108,805 52	....	11,074,852 80	11,034,165 83
" "	1913	17,375,968 10	....	12,499,925 65	12,442,203 46
" "	1914	21,628,095 15	....	13,559,225 45	13,394,317 37
" "	1915	21,865,663 92	....	12,474,453 85	12,149,357 32
" "	1916	21,155,255 19	1,515,895 57	17,891,484 65	18,427,908 65
" "	1917	12,003,649 70	1,070,334 64	24,725,571 90	23,539,758 61
" "	1918	34,699,416 96	....	33,400.460 45	27,240,956 87
Total.............	....	*413,360,858 91	2,586,230 21	294,313,908 87	275,636,255 34

Montant total payé sur la construction....................................	$ 413,360,858 91
Moins le montant reçu de la cité de Saint-Jean, N.-B., à titre d'achat de l'embranchement de la ligne de Carleton....................................	40,000 00
Coût total de la construction....................................	$ 413,320,858 91

*La somme payée pour le pont de Québec n'est pas comprise.

ÉTAT indiquant les dépenses et les recettes totales du ministère des Chemins de fer et Canaux avant et depuis la Confédération jusqu'au 31 mars 1918.

		$ c.	$ c.
DÉPENSES TOTALES			975,236,219 62
Dépenses pour chemins de fer		714,664,144 83	
" pour le pont de Québec		14,610,516 99	
" pour subvention aux chemins de fer		75,837,820 22	
" pour les canaux		167,468,290 99	
" générales		2,655,446 59	
Dépenses totales			975,236,219 62
CLASSIFICATION DES DÉPENSES EN GÉNÉRAL—			
Au compte du capital		552,215,992 67	
" du revenu		330,325,617 48	
" des recettes		16,856,789 25	
Fonds consolidé—Subventions aux chemins de fer, pages 21 à 28		75,837,820 22	
Dépenses totales			975,236,219 62
CLASSIFICATION DES DÉPENSES EN DÉTAIL—			
Chemins de fer—			
Capital, *voir* page 16		413,338,858 91	
Recettes, *voir* page 16		4,315,856 87	
Revenu, *voir* page 17		297,009,429 05	
			714,664,144 83
Pont de Québec—			
Capital, *voir* page 15		14,175,861 85	
Recettes, *voir* page 15		434,655 14	
			14,610,516 99
Subventions aux chemins de fer, *voir* pages 21 à 28			75,837,820 22
Canaux—			
Capital, *voir* pages 10 et 11		124,701,271 91	
Recettes, *voir* pages 10 et 11		9,520,541 70	
Revenu, *voir* pages 10 et 11			
" personnel	$ 18,953,642 10		
" réparations	14,292,835 28	33,246,477 38	
			167,468,290 99
Dépenses générales—			
Recettes, *voir* page 17		2,585,735 54	
Revenu, *voir* page 17		69,711 05	
			2,655,446 59
Dépenses totales			975,236,219 62
CLASSIFICATION DES DÉPENSES AUX COMPTES DU CAPITAL ET DU FONDS CONSOLIDÉ—			
Chemins de fer—			
Capital, y compris le pont de Québec		427,514,720 76	
Fonds consolidé (recettes et revenu)—Subventions aux chemins de fer, etc		377,597,761 28	
			805,112,482 04
Canaux—			
Capital		124,701,271 91	
Fonds consolidé (recettes et revenu)		42,767,019 08	
			167,468,290 99
Dépenses générales—			
Fonds consolidé (recettes et revenu)			2,655,446 59
Dépenses totales			975,236,219 62
RECETTES TOTALES PERÇUES DU 1ER JUILLET 1867 AU 31 MARS 1918—			
Chemins de fer, *voir* page 18		275,636,255 34	
Canaux, *voir* page 11		17,080,139 54	
Recettes totales			292,716,394 88

ETATS DES SUBSIDES AUX CHEMINS DE FER ET AUX PONTS

I. *Étai indiquant les subsides payés aux chemins de fer durant l'exercice finissant le 31 mars 1918.*

II. *État indiquant les subsides payés aux chemins de fer et pour la construction de ponts, à partir du 1er juillet 1883 au 31 mars 1918.*

ETAT indiquant le chiffre des subventions payées aux chemins de fer durant l'exercice finissant le 31 mars 1918.

1917. Nom du chemin de fer.	Montant.	
	$ c.	$ c.
24 août—*Canadian Northern Ontario Railway Co.*— Loi de 1913, chap. 10. Paiement à cause du montant retenu sur le paiement de la subvention sur 894·48 milles d'Ottawa à Port-Arthur..........	40,042 56	
5 déc.—Do. Autre paiement sur le même subside..........	15,000 00	
	55,042 56	
29 août—*Canadian Northern Ontario Railway Co.*— Loi de 1913, chap. 10. Paiement du montant retenu sur la subvention sur 214·57 milles de Toronto à Ottawa..........	25,920 81	
		80,963 37
28 nov.—*Canadian Northern Pacific Railway Co.*— Loi de 1912, chap. 9. Paiement de la subvention sur 498·96 milles à partir d'un endroit situé à la passe de la Tête-Jaune jusqu'à l'extrémité est du pont franchissant le Fraser à New-Westminster..........	....	338,893 63
9 oct.—*Compagnie de chemin de fer St-Jean et Québec*— Loi des subsides de 1916, chap. 23, IIème partie, article 6. Paiement d'un subside sur la ligne allant d'Andover à Grand-Falls..........	278,716 81	
1918. 29 janv.—Autre paiement du même subside..........	7,200 00	
		285,916 81
1917. 29 août—*Compagnie de chemin de fer Quebec, Montreal and Southern*— A partir de Yamaska jusqu'à un endroit situé dans le comté de Lotbinière, distance de 70 milles. Jugement de la Cour de l'Echiquier en date du 7 mai 1916, pour le montant du subside dû au chemin de fer Quebec and Southern. Jugement.....$26,765 64; Frais et intérêts.......... 10,210 19	36,966 64	
1917. 20 sept.—Moins le remboursement des chemins de fer de l'Etat du montant retenu sur le subside dû au chemin de fer Quebec and Southern payé au chemin de fer Intercolonial durant 1911-1912..........	22,335 70	
		14,630 94
Total..........		720,404 75

ÉTAT indiquant les subsides payés jusqu'au 31 mars 1918.

Votes des subsides. Autorité.	Votes des subsides. Montant.	Nombre.	Chemins de fer.	Du 1er juillet au 31 mars 1915.	1915-16.	1916-17.	1917-18.	Total au 31 mars 1918.
	$ c.			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
47 Vic., chap. 8	51,200 00	1	Albert Southern Railway N. B.	50,460 00				50,460 00
52 " 3								
3-4 Geo. V, chap. 46	—	2	Albert Central Railway, Alta	329,480 00	75,000 00			404,480 00
62-3 Vic., chap. 7								
63-4 " 8	—	3	Alberta Central and Hudson Bay Railway, Ont.	2,048,704 00				2,048,704 00
1 Ed. VII, chap. 7								
9-10 " 51	—	4	Algoma Eastern Ry, anciennement le Manitoulin and North Shore Ry. Co., Ont.	547,648 00				547,648 00
1 " 7	—	5	Atlantic and Lake Superior Ry., Québec	a163,418 19				a163,418 19
37 Vic., chap. 14	186,500 annuellement pour 20 ans	6	Atlantic and Northwestern Ry.	3,732,000 00				3,732,000 00
6 Ed. VII, chap. 43		7	Atlantic Quebec and Western Ry. Co., Québec	902,800 00				902,800 00
9-10 " 51	—							
46 Vic., chap. 25								
47 " 8	320,000 00	8	Chemin de fer de la baie des Chaleurs, Québec	620,000 00				620,000 00
52 " 3	300,000 00							
—	—	9	Bay of Quinte Railway, Ont., maintenant (1918) le Canadian Northern Ry	141,722 45				141,722 45
50-1 Vic., chap. 27	62,400 00	10	Chemin de fer de la jonction de Beauharnois, Qué.	62,400 00				62,400 00
56 " 4								
48-9 " 54	22,400 00	11	Belleville and North Hastings Railway, Ont.	21,888 00				21,888 00
49 " 19								
50-1 " 24	57,600 00	12	Brantford, Waterloo and Lake Erie Ry., Ont.	57,600 00				57,600 00
57-8 " 4								
48-9 " 59	128,000 00							
53 " 2		13	Brockville, Westport and Sault Ste-Marie Railway, Ont. maintenant (1918) le Canadian Northern Railway	140,800 00				140,800 00
54-5 " 8	64,000 00							
57-8 " 4								
—	—	14	Bruce Mines and Algoma Railway, Ont.	53,920 00				53,920 00
49 Vic., chap. 10	96,000 00							
50-1 " 24	6,400 00	15	Buctouche and Moncton Railway, N. B.	101,600 00				101,600 00
48-9 " 59	96,000 00							
49 " 10	38,400 00	16	Canadian Atlantic Railway, Ont.	282,355 20				282,355 20
50-1 " 24	180,000 00							
47 " 8	128,000 00							
48-9 " 59	19,200 00							
49 " 10	32,000 00							

48–9 " 59 51 " 3 57–8 " 4 62–3 " 7	24,439 84 140,800 00 35,200 00 —	17	Canada Eastern Ry, anciennement le chemin de fer Northern and Western, dans le N.-B., y compris aussi le ch. de fer de l'embranchement de Chatham	374,839 84				374,839 84
7–8 Ed. VII, c. 63	—	18	Canada and Gulf Terminal Ry. Co.	210,053 59				210,053 59
47 Vic., chap. 8 49 " 10 52 " 3 53 " 2 56 " 2 57–8 " 4 7–8 Ed. VII, c. 63	32,000 00 57,600 00 22,400 00 48,000 00 47,000 00 70,400 00 —	19	Canada Northern Quebec Ry. Co., anciennement le chemin de fer du Grand Nord, Québec	1,265,357 14				1,265,357 14
2 Geo. V, chap. 7 3–4 " 10	—	20	Canadian Northern Alberta Ry. Co., Alta.	3,094,104 00				3,094,104 00
6–7 Ed. VII, c. 40 7–8 " 63	—	21	Canadian Northern Ontario Ry. Co.	13,532,977 27	495,604 83	358,180 41	80,963 37	14,467,725 88
—	—	22	Canadian Northern Ry. Co., Ontario, Manitoba et territoires du nord-ouest	1,909,132 00				1,909,132 00
2 Geo. V, chap. 9	—	23	Canadian Northern Pacific Ry. Co., Colomb. Britan.	5,403,736 80	244,889 57		338,893 63	5,987,520 00
—	—	24	Canadian Northern Quebec Ry., anciennement le chemin de fer Châteauguay and Northern	391,819 75				391,819 75
60–61 Vic., chap. 5	3,630,000 00	25	Canadian Pacific Ry. Co., Colombie-Britannique (passe du Nid de Corbeau)	3,404,720 00				3,404,720 00
—	—	26	Canadian Pacific Ry. Co. (embranchem. de Dyment)	22,336 00				22,336 00
2 Geo. V, chap. 48	—	27	Canadian Pacific Ry., pont à Edmonton, Alta	126,000 00				126,000 00
3–4 " 46	—	28	Canadian Pacific Ry. de Gimli au pont de la riv. Icelan.		80,032 00			80,032 00
—	—	29	Can. Pac. Ry. Co. (embranchem. de Kootenay à Arrow)	153,866 00				153,866 00
7–8 Ed. VII, c. 63	—	30	Can. Pac. Ry. Co., de Moosejaw dans une dir. n.-ouest.	485,474 27				485,474 27
2 Geo. V, chap. 48	—	31	Can. Pac. Ry. Co., pont à Outlook	115,000 00				115,000 00
—	—	32	Can. Pca. Ry. Co., (embranchem. de Pheasant Hills)	435,200 00				435,200 00
—	—	33	Can. Pac. Ry. Co. (embranchement de Pipestone)	160,000 00				160,000 00
55–6 Vic., chap. 5	80,000 00	34	Can. Pac. Ry. Co., C.-B. de Revelstoke au lac Arrow.	80,000 00				80,000 00
—	—	35	Can. Pac. Ry. Co. (embranchement de Selkirk)	83,200 00				83,200 00
4 Ed. VII, chap. 34	—	36	Can. Pac. Ry. Co. (embranchement de Staynerville)	13,024 00				13,024 00
6 " 43	—	37	Can. Pac. Ry. Co. de Teulon à la rivière Icelandic	112,000 00				112,000 00
—	—	38	Can. Pac. Ry. Co. (embranchement de Waskada)	64,000 00				64,000 00
7–8 Ed. VII, c. 63	—	39	Can. Pac. Ry. Co., de Winnipeg à Gimli, Man.	34,522 43				34,522 43
48–9 Vic., chap. 58	1,500,000 00	40	Prolongement du Pacifique-Canadien	1,500,000 00				1,500,000 00
57–8 " 4	9,000 00	41	Chemin de fer du cap de la Madeleine, Qué.	7,424 00				7,424 00
—	—	42	Cape Breton Extension Railway, Nouvelle-Ecosse	196,800 00				196,800 00
46 Vic., chap. 25 47 " 8 50–1 " 24	115,200 00 76,800 00 32,000 00	43	Chemin de fer Caraquet, Nouveau-Brunswick	224,000 00				224,000 00
47 " 8 51 " 3 52 " 3 53 " 2 57–8 " 4 61 " 1 62–3 " 1	83,612 00 142,400 00 48,000 00	44	Central Railway, Nouveau-Brunswick	226,012 54				226,012 54

ÉTAT indiquant les subsides payés jusqu'au 31 mars 1918—*Suite.*

Votes des subsides. Autorité.	Votes des subsides. Montant.	Nombre.	Chemins de fer.	Du 1er juillet au 31 mars 1915.	1915–16.	1916–17.	1917–18.	Total au 31 mars 1918.
	$ c.			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
2 Ed. VII, chap. 48	—	45	Central Railway of Canada, maintenant (1918) Canadian Northern Ry	30,145 02				30,145 02
46 Vic., chap. 2 7 " 8	1,525,250 00	46	Central Canada Railway	1,525,250 00				1,525,250 00
6-7 Ed. VII, c. 40	—	47	Central Ontario Railway Co., maintenant (1918) Canadian Northern Ry	205,862 79				205,862 79
—	—	48	Coast Line of Nova Scotia, maintenant chemin de fer d'Halifax à Yarmouth, maint. (1918) Can. North.	160,000 00				160,000 00
6 Ed. VII, chap. 43	—	49	Colchester Coal and Railway Co., Nouvelle-Ecosse	12,800 00				12,800 00
53 Vic., chap. 2	112,000 00	50	Columbia and Kootenay Ry. Co., Colombie-Britan.	88,800 00				88,800 00
50-1 " 24 52 " 3	44,800 00	51	Cornwallis Valley Railway Co., Nouvelle-Ecosse	44,800 00				44,800 00
50-1 " 24	44,800 00	52	Cumberland Railway and Coal Co., Nouvelle-Ecosse.	39,850 00				39,850 00
5-6 " 5	89,600 00	53	Dominion Coal Company, Nouvelle-Ecosse	87,808 00				87,808 00
50-1 " 24	22,400 00	54	Dominion Lime Company, Québec	15,360 00				15,360 00
50-1 " 24 52 " 3 53 " 2 57-8 " 4	96,000 00 14,400 00 76,800 00 96,000 00	55	Chemin de fer du comté de Drummond, Québec	423,936 00				423,936 00
—	—	56	East Richelieu Valley Railway Co., Qué., (Quebec, Montreal and Southern Ry.)	69,952 00				69,952 00
3-4 Geo. V, chap. 46	—	57	Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway, Alberta			125,202 84		125,202 84
6-7 Ed. VII, c. 40	—	58	Edmonton, Yukon and Pacific Railway Co., Alberta, (maintenant) (1918) Canadian Northern Ry	91,200 00				91,200 00
46 Vic., chap. 25 51 " 3	38,400 00 44,252 82	59	Elgin, Petitcodiac and Havelock Ry., N.-B.	82,652 82				82,652 82
47 " 8	96,000 00	60	Erie and Huron Railway, Ontario	96,000 00				96,000 00
47 " 6	750,000 00	61	Esquimalt and Nanaimo Railway, Colombie-Britanniq.	1,520,560 00				1,520,560 00
2 Geo. V, chap. 48	—	62	Fredericton and Grand Lake Railway Co., Nouveau-Brunswick	216,576 00				216,576 00
52 Vic., chap. 3	30,000 00	63	Fredericton and St. Mary's Ry. Bridge Co., Nouveau-Brunswick	30,000 00				30,000 00
60-61 " 4 63 " 3	500,000 00	64	Grand Truck Ry. Co., pont Jubilé Victoria, Québec	500,000 00				500,000 00
56 " 2	48,000 00	65	Grand Trunk, Georgian Bay and Lake Erie Ry., Ontario	39,744 00				39,744 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	66	Grand Trunk Pacific Ry. Co.	1,220,480 00				1,220,480 00

49 Vic., chap. 10 50-1 " 24 56 " 2 53 " 2	32,000 00 96,000 00 64,000 00 37,500 00	67	Great Eastern Railway, Québec	40,345 00	.....	.....	.....	40,345 00
50-1 " 24	51,200 00	68	Guelph Junction, Railway, Ontario	46,000 00	.....	.....	.....	46,000 00
57-8 " 4	—	69	Gulf Shore Railway Company, Nouveau-Brunswick	53,699 20	.....	.....	.....	53,699 20
9-10 Ed. VII, c. 51	—	69½	Ha-Ha-Bay Railway Company, Québec	231,226 20	.....	235 80	.....	231,462 00
—	—	70	Halifax and Southwestern Railway Co., Nouvelle-Ecosse, maintenant (1918) Canadian Northern Ry	1,238,450 93	.....	.....	.....	1,238,450 93
50-1 Vic., chap. 24	9,600 00	71	Harvey Branch Railway Co., Nouveau-Brunswick	5,553 57	.....	.....	.....	5,553 57
49 " 10 52 " 3	108,800 00 48,000 00	72	Chemin de fer d'Hereford, Québec	155,200 00	.....	.....	.....	155,200 00
46 " 25 53 " 2	156,800 00	73	Chemin de fer International Québec	156,800 00	.....	.....	.....	156,800 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	74	Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick, anciennement Restigouche and Western Ry. Co	725,287 47	791 93	.....	.....	726,080 00
—	—	75	Inverness Railway and Coal Co., maintenant (1918) Canadian Northern Ry. Co	368,545 97	.....	.....	.....	368,545 97
47 Vic., chap. 8 52 " 3	160,000 00	76	Irondale, Brancroft and Ottawa Railway, Ontario, maintenant (1918) Canadian Northern Ry	144,000 00	.....	.....	.....	144,000 00
49 " 10 50-1 " 24	38,400 00 4,000 00	77	Joggins Railway, Nouvelle-Ecosse	37,500 00	.....	.....	.....	37,500 00
6 Ed. VII, chap. 43	—	78	Kettle Valley Railway Co., Colombie-Britannique	1,416,596 80	460,691 49	290,902 43	.....	2,174,190 72
46 " 24 49 " 10 50-1 " 24 52 " 3 55-6 " 5	89,600 00 70,000 00 12,800 00 32,000 00 64,000 00	79	Kingston, Napanee and Western Ry., anciennement le Napanee, Tamworth and Quebec Ry., Ontario, maintenant (1918) le Canadian Northern Ry	208,732 80	.....	.....	.....	208,732 80
47 Vic., chap. 8	48,000 00	80	Kingston and Pembroke Ry., Ontario	48,000 00	.....	.....	.....	48,000 00
6 Ed.VII,chap. 43	—	81	Klondike Mines Railway	197,184 00	.....	.....	.....	197,184 00
2 " 48	—	82	Kootenay Central Ry. Co., Colombie-Britannique	1,065,856 00	.....	.....	.....	1,065,856 00
50-1 Vic., chap. 23 55-6 " 4 62-3 " 5	118,400 00 224,000 00 —	83	Lake Erie and Detroit River Railway, Ontario	475,851 00	.....	.....	.....	475,851 00
2 Geo. V, chap. 48	—	84	Lake Erie and Northern Ry. Co., Ontario	135,129 60	.....	185,062 40	.....	320,192 00
50-1 Vic., chap. 24 57-8 " 4	65,200 00 274,940 00	85	Ch. de fer de colonisation du lac Témiscamingue, Qué.	310,335 95	.....	.....	.....	310,335 95
49 " 10	11,200 00	86	Chemin de fer de l'Assomption, Québec	11,200 00	.....	.....	.....	11,200 00
50-1 " 24	217,600 00	87	Ch. de fer. des Laurentides, maint. (1918) le can. N. Ry.	217,600 00	.....	.....	.....	217,600 00
48-9 " 50 50-1 " 24	44,800 00 6,400 00	88	Leamington and St-Clair Ry., Ontario	51,200 00	.....	.....	.....	51,200 00
6-7 Ed. VII, c. 40	—	89	Liverpool and Milton Ry., maintenant (1918) le Canadian Northern Ry	32,000 00	.....	.....	.....	32,000 00
—	—	90	Lindsay, Bobcaygeon, Pontypool Ry. Co., Ontario	185,173 06	.....	.....	.....	185,173 06
45 Vic., chap. 14 55-6 Vic., chap. 5 57-8 " 4	48,000 00 48,000 00	91	Chemin de fer de Lotbinière et Mégantic, Québec	96,000 00	.....	.....	.....	96,000 00
—	—	92	Maganetawan River Railway Co., Ontario	3,552 00	.....	.....	.....	3,552 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	93	Maritime Coal and Railway Co	3,200 00	.....	.....	.....	3,200 00
—	—	94	Massawippi Valley Railway Co., Québec	5,376 00	.....	.....	.....	5,376 00

ÉTAT indiquant les subsides payés jusqu'au 31 mars 1918—*Suite.*

Votes des subsides. Autorité.	Votes des subsides. Montant.	Nombre.	Chemins de fer.	Du 1er juillet au 31 mars 1915.	1915-16.	1916-17.	1917-18.	Total au 31 mars 1918.
	$ c.			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
—	—	95	Midland Railway Co., Nouvelle-Ecosse	399,060 40	....	....	....	399,060 40
—	—	96	Middleton and Victoria Beach Railway Co., Nouvelle-Ecosse, maintenant (1918) le Canadian Northern Ry	125,760 00	....	....	....	125,760 00
3 Ed. VII, chap. 57	—	97	Minudie Coal Co., Nouvelle-Ecosse	18,544 00	....	....	....	18,544 00
56 Vic., chap. 2 57-8 " 4 60-1 " 4	67,200 00 38,400 00 66,000 00	98	Chemin de fer de Colonisation de Montford, maintenant (1918) le Canadian Northern Ry	167,440 00	....	....	....	167,440 00
48-9 " 59 50-1 " 24 51 " 3	30,000 00 64,000 00 9,600 00	99	Ch. de fer de Montréal et de la Jonction Champlain, Qué.	103,600 00	....	....	....	103,600 00
49 " 10 53 " 2	32,000 00 10,200 00	100	Ch. de fer de Montréal et du lac Maskinongé, Québec	41,280 00	....	....	....	41,280 00
50-1 " 24 53 " 2 54-5 " 8 57-8 " 4	192,000 00	101	Chemin de fer de Montréal et Ottawa, Ontario	192,000 00	....	....	....	192,000 00
1 Ed. VII, chap. 7	—	102	Montreal and Province Line Railway, Québec	58,560 00	....	....	....	58,560 00
48-9 " 59 53 " 2	72,000 00 40,000 00	103	Chemin de fer de Montréal et Sorel, Québec (Québec, Montreal and Southern Ry.)	93,757 57	....	....	....	93,757 57
53 Vic., chap. 2	361,270 00	104	Chemin de fer de Montréal et Western, Québec	361,270 00	....	....	....	361,270 00
57-8 " 4	121,600 00	105	Nakusp and Slocan Railway, Colombie-Britannique	117,760 00	....	....	....	117,760 00
6 Ed. VII, chap. 43	—	106	Napierville Junction Railway Co., Québec	173,440 00	....	....	....	173,440 00
—	—	107	New Brunswick Coal and Railway Co., Nouveau-Brunswick	48,000 00	....	....	....	48,000 00
48-9 Vic., chap. 59	118,400 00	108	Ch. de fer du Nouv.-Brunswick et de l'Ile-du-Pr.-Ed.	113,440 00	....	....	....	113,440 00
55-6 " 5	40,000 00	109	New Glasgow, Iron, Coal and Ry. Co., Nouv.-Ecosse	39,840 00	....	....	....	39,840 00
Ed. VII, chap. 57	—	110	Nicola, Kamloops and Similkameen Coal Railway Co.	300,800 00	....	....	....	300,800 00
7-8 " 63	—	111	North Shore Railway Co., anciennement le Beersville Coal and Railway Co.	27,616 00	....	....	....	27,616 00
—	—	112	Chemin de fer de Colonisation du Nord, Québec	355,200 00	....	....	....	355,200 00
2 Geo. V, chap. 47 3-4 " 46	—	113	Northern New Brunswick and Seaboard Railway Co., Nouveau-Brunswick	108,160 00	....	....	....	108,160 00
46 " 26 53 " 2	660,000 00 660,000 00	114	Northern and Pacific Junction Railway, Ontario	1,320,000 00	....	....	....	1,320,000 00
55-6 " 5 61 " 1	240,000 00	115	Nova Scotia Central Railway, Co., Nouvelle-Ecosse, maintenant (1918) le Canadian Northern Ry	235,200 00	....	....	....	235,200 00
56 " 2	32,000 00	116	Ontario, Belmont and Northern Ry. Co., Ontario (Marmora Ry. & Mining Co.), maintenant (1918), le Canadian Northern Ry	30,720 00	....	....	....	30,720 00

53 " 2	99,200 00	117	Orford Mountain Railway Company, Québec	202,926 50				202,926 50
3 Ed. VII, chap. 2	—							
56 " 2	22,400 00	118	Oshawa Railway and Navigation Co., Ontario	22,400 00				22,400 00
55-6 " 5	—	119	Ottawa, Arnprior and Parry-Sound, Ry., Ontario	779,712 00				779,712 00
—	—	120	Ottawa and New York Railway Company, Ontario	262,384 00				262,384 00
52 Vic., chap. 3	320,000 00	121	Ottawa, Northern and Western Railway, Québec, anciennement le Ottawa and Gatineau Valley Railway	414,931 20				414,931 20
57-8 " 6	64,000 00							
60-1 " 4	—							
52 " 3	128,000 00	122	Parry Sound and Colonization, Railway, Ontario	152,800 00				152,800 00
57-8 " 4	64,000 00							
—	—	123	Pembroke Southern Railway, Ontario	64,000 00				64,000 00
55-6 Vic., chap. 5	—	124	Philipsburg Junction Ry. Quarry Co., Québec	23,712 00				23,712 00
47 " 8	272,000 00							
51 " 3	41,000 00	125	Pontiac Pacific Junction Railway, Québec	193,578 00				193,578 00
53 " 2	24,000 00							
60-1 " 4	212,500 00	126	Pontiac Pacific and Ottawa & Gatineau Ry. Co., (Pont interprovincial au-dessus de la rivière Ottawa)	212,500 00				212,500 00
63-4 " 2								
52 " 3	19,200 00	127	Pontiac and Renfrew Railway, Ontario	13,600 00				13,600 00
51 " 3	287,200 00	128	Port Arthur, Duluth and Western Railway, Ontario, maintenant (1918) le Canadian Northern Ry	271,200 00				271,200 00
53 " 2								
62-3 " 7	1,000,000 00	129	Compagnie du pont de Québec, Québec	374,353 33				374,353 33
63-4 " 8								
47 " 8	60,342 00							
51 " 3		130	Quebec Central Ry., Québec	541,877 30	43,161 60			585,038 90
53 " 2	288,000 00							
7-8 Ed. VII, c. 63	—							
45 Vic., chap. 14	384,000 00							
46 " 25	80,000 00							
48-49 " 59	96,000 00							
49 " 10	186,295 00							
50-1 " 24	28,800 00	131	Chemin de fer de Québec et du lac St-Jean, maintenant (1918) le Canadian Northern Ry	1,261,463 50				1,261,463 50
51 " 3	96,000 00							
52 " 3	64,000 00							
53 " 2	40,000 00							
54-5 " 8	5,250 00							
57-8 " 4	44,800 00							
52 Vic., chap. 3	96,000 00	132	Chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix, Québec	96,000 00				96,000 00
56 " 3								
—	—	132½	Quebec, Montreal and Southern Railway Co.—*Voir* South Shore Ry., Québec.					
7-8 Ed. VII, c. 51	—	133	Chemin de fer de Québec et du Saguenay, Québec	248,801 28				248,801 28
—	—	134	Schomberg and Aurora Railway Co., Ontario	46,144 00				46,144 00
52 Vic., chap. 3	163,200 00	135	Shuswap and Okanagan Ry., Colombie-Britannique	163,200 00				163,200 00
2 Geo. V., chap. 48	—	136	Southampton Railway Co., Nouveau-Brunswick	81,280 00				81,280 00
50-1 Vic., chap. 24	54,400 00	137	South Norfolk Railway, Ontario	54,400 00				54,400 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	138	South Shore Railway (Quebec, Montreal and Southern) Québec	514,811 06			14,630 94	529,442 00
50-1 Vic., chap. 24	138,400 00							
55-6 " 5	108,000 00	139	St. Catharines and Niagara Central Railway, Ontario	38,400 00				38,400 00
57-8 " 4	108,800 00							
52 " 3	375,000 00	140	St-Clair Frontier Tunnel Co., Ontario	375,000 00				375,000 00

ÉTAT indiquant les subsides payés jusqu'au 31 mars 1918—*Fin.*

Votes des subsides. Autorité.	Votes des subsides. Montant.	Nombre.	Chemins de fer.	Du 1er juillet 1883 au 31 mars 1915.	1915-16.	1916-17.	1917-18.	Total au 31 mars 1918.
	$ c.			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
2 Geo. V, chap. 48	—	141	St-John and Quebec Railway Co., Nouv.-Brunswick	598,319 70			285,916 81	884,236 51
53 Vic., chap. 2	57,600 00							
55-6 " 5	25,024 00	142	St-Lawrence and Adirondack Ry., Québec	149,481 60				149,481 60
60-61 " 4								
47 " 8	22,400 00	143	St-Louis and Richibucto Railway, Nouv.-Brunswick	22,400 00				22,400 00
—	—	144	St-Mary River Ry. Co., territoires du Nord-Ouest	148,094 00				148,094 00
7-8 Ed. VII, c. 63	—	145	St Mary's and Western Ontario Railway Co., Ontario	67,709 00				67,709 00
7-8 " 63	—	146	St-Maurice Valley Railway Co., de Trois-Rivières à Grand'Mère, Qué	173,120 00				173,120 00
56 Vic., chap. 2	—	146½	St-Stephen and Milltown Railway, Nouv.-Brunswick	14,848 00				14,848 00
3-4 Geo. V, chap. 53	—	147	Timiskaming and Northern Ontario Railway Co., Ontario	2,134,080 00				2,134,080 00
45 Vic., chap. 14	240,000 00							
48-9 " 58	258,000 00	148	Temiscouata Railway, Nouv.-Brunswick et Québec	645,950 00				645,950 00
51 " 3	100,000 00							
53 " 2	51,200 00							
7-8 Ed. VII, c. 63	—	149	Thessalon and Northern Ontario Railway Co., Ontario	6,112 00				6,112 00
52 Vic., chap. 3	54,400 00	150	Thousand Islands Railway, Ontario	29,840 00				29,840 00
63-4 " 8								
55-6 " 5	—							
57-8 " 4	—	151	Tilsonburg, Lake Erie and Pacific Railway, Ontario	150,071 48				150,071 48
60-61 " 4								
62-63 " 7	—							
54-5 " 8	89,600 00							
53 " 2	35,200 00	152	Tobique Valley Railway, Nouveau-Brunswick	134,016 00				134,016 00
55-6 " 5	9,600 00							
59 " 10	16,000 00	153	Toronto, Grey and Bruce Railway, Ontario	14,656 00				14,656 00
56 " 2	102,400 00	154	United Counties Railway Co., (Quebec Montreal and Southern)	188,816 00				188,816 00
57-8 " 4	102,400 00							
7-8 Ed. VII, c. 34	—	155	Vancouver and Lulu Island Railway Co., Colombie-Britannique	61,760 00				61,760 00
53 Vic., chap. 2	35,200 00	156	Waterloo Junction Railway, Ontario	32,800 00				32,800 00
49 " 10	256,000 00	157	West Ontario Pacific Railway and Ontario and Quebec Railway	256,000 00				256,000 00
53 " 2								
62-3 " 7	—	158	York and Carleton Railway, Nouveau-Brunswick	32,896 00				32,896 00
			Total	72,757,660 17	1,400,171 42	959,583 88	720,404 75	75,837,820 22

APPENDICE II

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

RAPPORT DE C. A. HAYES, GÉRANT GÉNÉRAL, POUR L'EXERCICE FINISSANT LE 31 MARS 1918.

DIVISION DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût du chemin de fer et du matériel au 31 mars 1917 s'élevait à......$		120,257,032 80
Les déboursés supplémentaires au cours de l'exercice ont été de	4,840,132 59	
Achat des navires *Drummond et McKee*.....................	1,020,000 00	5,860,132 54
Ce qui fait un total pour le coût au 31 mars 1918 de.......................$		126,117,165 39
Les recettes brutes et les dépenses d'exploitation pour l'exercice se comparent comme suit:—		
Recettes brutes—au compte du transport par terre de l'Intercolonial.....		18,511,192 24
Au compte du service maritime..		246,994 17
		$ 18,758,186 41
Dépenses d'exploitation, au compte du transport par terre de l'Intercolonial...................$	20,908,745 12	
Au compte de l'eau..................................	177,660 37	
Chemin de fer du N.-B. et de l'Ile-du-P.-E.......$	21,086,405 49	
(Intérêt sur le prix d'achat).........................	2,692 60	
Chemin de fer de Vale (loyer)........................	1,200 00	
		21,090,298 09
Les dépenses d'exploitation excèdent les recettes brutes déficit.......		2,332,111 68

RECETTES.

Les recettes brutes y compris le service matitime s'établissent comme suit par comparaison avec celles de l'exercice précédent:—

1916-17 (ligne d'eau, $197,200.58)..............................$	16,767,386 89
1917-18(" 246,994.17)...............................	18,758,186 41
Augmentation...$	1,990,799 52

Les recettes provenant du transport des voyageurs par terre se comparent comme suit:—

1916-17..	5,587,666 52
1917-18..	5,581,215 06
Diminution...$	6,451 47

Les recettes provenant du transport des marchandises y compris le service maritime se comparent comme suit:—

1916-17 (Ligne d'eau, $197,200.58)..............................$	10,743,137 93
1917-18... " 246,994.17)...............................	12,650,720 19
Augmentation...$	1,907,582 26

Recettes diverses, y compris les malles et les messageries, se comparent comme suit:—

1916-17..$	436,582 43
1917-18..	526,251 16
Augmentation...$	89,668 73

Les recettes par mille de voie ferrée se comparent comme suit:—

1916-17..$	10,913 00
1917-18..	11,840 04
Augmentation...$	927 04

Les recettes par train-mille se comparent de la façon suivante:—

1916–17	$ 1 94
1917–18	2 18

Le nombre de voyageurs transportés se compare comme suit:—

1916–17	4,537,454
1917–18	4,578,783
Augmentation	41,239

Le poids des marchandises transportées avec profit se compare de la façon suivante:—

1916–17	6,770,224
1917–18	7,837,130
Augmentation	$ 1,067,086

Un certain nombre de tableaux qui donnent des informations détaillés sont annexés à ce rapport.

FRAIS D'EXPLOITATION.

1916–17 (Ligne d'eau, $123,969.74)	$ 15,652,157 78
1917–18 " 246,994.17)	21,090,298 09
Augmentation	$ 5,438,140 31

Les moyennes ne comprenant pas le service matitime se comparent avec celles du dernier exercice comme suit:—

Par mille parcouru par locomotive en 1916–17	$ 1 39
" " " 1917–18	1 85
" " train 1916–17	1 81
" " " 1917–18	2 47

Les frais d'exploitation par mille de chemin de fer ont été de:—

1916–18	$ 10,226 75
1917–18	13,376 04

La longueur totale du chemin de fer au cours d'exercice 1917–18 était de 1,527·39 milles (y compris le chemin de fer de Vale 5·95 milles).

L'explosion qui s'est produite le 6 décembre 1917 à Halifax a causé de grands dégâts à la propriété du chemin de fer. M. C. B. Brown donne les détails complets dans son rapport.

Au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1918, on a posé 413,087 traverses ordinaires sur la voie; on a ballasté 154·87 de voie, et on a achevé un total de 62·23 milles de fossés afin de mieux drainer l'assise de la voie; on a construit 4·16 milles de voies d'évitement pour rencontres, 7·34 milles de voies industrielles supplémentaires et 2·63 milles de voies d'évitement pour les particuliers. On a réparé les ponts, les ponceaux, les quais, les clôtures et les bâtiments, et on a construit des clôtures réglementaires en fil tordu sur une distance de 56·76 milles.

MATÉRIEL

La valeur du matériel général des chemins de fer de l'Etat reporté du dernier exercice était de	$ 4,818,102 74
La valeur du matériel acheté et les frais provenant des autres ministères étaient de	$ 19,447,730 08
Total de	$ 24,265,832 82
La valeur du matériel employé et vendu	18,060,023 37
Balance du matériel général, en main le 31 mars 1918	$ 6,205,809 45

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

La longueur du chemin de fer en exploitation à la fin de l'exercice 1917-18 était de 276·23 milles. La largeur entre les rails est de 3 pieds 6 pouces.

Le coût du chemin et du matériel au 31 mars 1917 s'élevait à	$	11,451,124 15
Les déboursés durant l'exercice 1917-18 ont été de		378,433 29
Ce qui fait pour le coût total au 31 mars 1918	$	11,829,557 44
Les recettes brutes (y compris ligne d'eau, $177,683.04)	$	656,227 22
Les dépenses d'exploitation (y compris ligne d'eau, 221,209.17)		1,123,291 12
Déficit	$	467,063 90
Les recettes brutes se comparent avec celles de l'exercice précédent comme suit:		
1916-17	$	630,045 69
1917-18		656,227 22
Augmentation	$	26,181 53
Les dépenses d'exploitation se comparent avec celles de l'exercice précédent comme suit:		
1916-17	$	833,853 02
1917-18		1,123,291 12
Augmentation	$	289,438 10

On a exécuté tous les travaux nécessaires afin de conserver l'efficacité du chemin de fer, le renouvellement des rails et des traverses des aiguilles, et le ballast de plusieurs milles de voie ferrée.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Le coût de la voie ferrée et du matériel au 31 mars 1917 s'élevait à	$	270,790 66
Les dépenses durant l'année 1917-18 ont été de		120,663 61
Ce qui fait pour le coût total le 31 mars 1918	$	391,454 27

On a payé une somme de $2,692.60 comme intérêt sur le prix d'achat.
La longueur du chemin de fer en 1917-18 était de 36·05 milles.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Les déboursés pour la voie ferrée et le matériel au 31 mars 1917 étaient de	$	7,662 45
Les dépenses durant l'exercice 1917-18 étaient de		5,369 51
Ce qui fait pour le coût total au 31 mars 1918	$	13,031 96
Les recettes brutes et les dépenses d'exploitation le 31 mars 1918 se comparent de la façon suivante:		
Recettes brutes		140,900 44
Frais d'exploitation (y compris $90,000 pour intérêt)		385,508 92
Déficit	$	244,608 48

La longueur du chemin de fer en 1917-18 est de 111·30 milles.

CHEMIN DE FER DE VALE.

Le chemin de fer qui va de New-Glasgow à Thorburn, N.-E., a une longueur de 5·95 milles. Il a été affermé le 31 mai 1916 de la Acadia Coal Company pour une somme annuelle de $1,200.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

Cette ligne de chemin de fer va de Moncton à Winnipeg et elle a une longueur de 2,002·92 milles, ce qui comprend l'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique à partir de Fort-William à Lake Superior Junction 191·75 milles).

Le coût du chemin de fer Transcontinental National au 31 mars 1917 s'élevait à	$ 163,797,783 66
Déboursés durant 1917-18	690,453 19
Ce qui fait pour le coût total au 31 mars 1918	$ 164,488,236 85
Les recettes brutes se comparent avec celles de l'exercice précédent comme suit:	
1916-17	$ 5,916,550 99
1917-18	7,621,204 51
Augmentation	$ 1,704,653 52
Les dépenses d'exploitation se comparent avec celles de l'exercice précédent de la façon suivante:	
1916-17	$ 7,206,922 20
1917-18 (y compris $600,000 location de l'embranchement du lac Supérieur)	10,660,389 89
Déficit	$ 3,453,467 69
Les recettes brutes et les frais d'exploitation au 31 mars 1918 se comparent comme suit:	
Recettes brutes	$ 7,621,204 51
Frais d'exploitation (y compris $600,000 pour la location de l'embranchement du lac Supérieur)	10,660,389 89
Déficit	$ 3,039,185 38

CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT.

ACHAT DE MATÉRIEL ROULANT.

Tableau indiquant le matériel roulant imputé au vote de $25,000,000 pour l'exercice finissant le 31 mars 1918.

Locomotives		$ 5,299,126 27
Wagons à marchandises—		
Fourgons de 30 tonnes	$ 220,400 05	
Fourgons de 40 tonnes	15,007,363 34	
Fourgons de 50 tonnes	733,677 00	
Fourgons à bestiaux de 30 tonnes	2,226,261 37	
Fourgons plates-formes de 30 tonnes	397 58	
Fourgons-glacières	270,000 00	
Fourgons de queue	78,784 26	
		$18,536,883 60
Wagons à voyageurs—		
Nouveaux	$ 103,085 52	
Déjà employés	294,189 56	
		397,275 08
Matériel de construction		126,012 96
Divers—		
Appareils de sûreté, etc., appliqués au matériel en main		33,687 89
Total		$ 24,392,985 80

CHEMIN DE FER DE ST-JEAN ET QUÉBEC.

Les recettes brutes et les frais d'exploitation au 31 mars 1918 se comparent comme suit:	
Recettes brutes	$ 64,438 29
Frais d'exploitation	140,972 43
Déficit	$ 76,534 14
Outre ce qui précède, le montant payé au chemin de fer de St-Jean et Québec, couvrant 40% des recettes brutes pour la période du 1er avril au 1er septembre 1917, et porté au compte du revenu (location) était de	16,769 13
	$ 93,303 27
Il reste encore impayées le 31 mars 1918 les recettes de 40% pour la période du 1er septembre 1917 au 31 mars 1918 s'élevant à	18,497 81
Déficit total pour l'exercice	$ 111,801 08

Au cours de cet exercice il a aussi été payé au chemin de fer de St-Jean et Québec, et porté au compte du revenu (location) les 40% des recettes brutes pour les exercices de 1915-16 et de 1916-17 s'élevant à $36,459.30, retenues en attendant le règlement du compte avec la province du Nouveau-Brunswick.

PONT DE QUÉBEC.

Le pont de Québec, l'un des plus grands faits du génie civil dans le monde entier, a été complété suffisamment pour y faire passer les trains. Le premier train a traversé ce pont à midi le 3 décembre 1917, et ainsi a été réalisée l'union entre les voies ferrées de l'Etat des deux côtés du St-Laurent. Depuis cette date, les trains l'ont traversé sans interruption.

La longueur totale du pont est de	3,240	pieds.
La longueur de la travée principale est de	1,800	"
La longueur de la travée suspendue est de	640	"
La longueur des bras du cantilever est de	1,160	"
La longueur des bras servant de contrepoids est de	1,030	"

Le navire *Leonard* qui transportait les wagons d'une rive à l'autre a été retiré du service, et vendu plus tard avec profit au gouvernement britannique.

TRANSPORT DES TROUPES.

Les chemins de fer de l'État ont transporté un grand nombre de troupes. Ce chiffre s'est élevé à 222,593 hommes pendant l'exercice.

ENLÈVEMENT DE LA NEIGE ET DE LA GLACE.

L'hiver de 1917-18 a été très rigoureux, et le coût de l'enlèvement de la neige et de la glace afin de ne pas nuire à la circulation des trains a été fort élevé. Il s'est élevé à $342,204.91, plus que les frais correspondants dans aucun des trois exercices précédents.

ACCIDENTS FATALS.

Le nombre des accidents fatals sur les chemins de fer de l'Etat s'est élevé à 38. Sur ce nombre, dix étaient des employés, trois voyageurs, et vingt-cinq autres, les chemins de fer étant exonérés de tout blâme dans chaque cas.

TABLEAU des moyennes des chemins de fer de l'État pour l'exercice finissant le 31 mars 1918.

Tableau des moyennes.	Chemin de fer Intercolonial.	Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.	Chemin de fer Intercolonial du Nouv.-Brunsw.	Chemin de fer Transcontinental National.	Chemin de fer du gouvernement canadien.	Chemin de fer de St-Jean et Québec.
Longueur du chemin de fer	1,563·44	276·23	111·30	2,002·92	3,953·89	11,987
Nombre total de milles parcourus par les locomotives	11,299,693	482,433	167,848	4,203,467	16,153,441	86,018
Nombre total de milles parcourus par les trains	8,477,349	334,165	154,218	3,505,576	12,471,308	75,491
Nombre total de milles parcourus par les wagons	132,310,931	2,212,178	1,152,061	83,041,501	218,716,671	468,691
Recettes	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Transport par voie ferrée	18,511,192 24	458,868 87	140,900 44	7,621,204 51	26,732,166 06	64,438 29
" navires	246,994 17	177,683 04	....	....	424,677 21	....
Dépenses incidentes	....	19,675 31	....	....	19,675 31	....
Total	18,758,186 41	656,227 22	140,900 44	7,621,204 51	27,176,518 58	64,438 29
Frais d'exploitation	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Par voie ferrée	20,912,637 72	902,081 95	385,508 92	10,660,389 89	32,860,618 48	140,972 43
Par navires	177,660 37	221,209 17	....	....	398,869 54	....
Total	21,090,298 09	1,123,291 12	385,508 92	10,660,389 89	33,259,488 02	140,972 43
Proportion des recettes aux recettes brutes	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.	p.c.
Recettes provenant du transport—par voie ferrée	98·68	69·92	100·00	100·00	98·37	100·00
" " " " par navires	1·32	27·08	....	....	1·56	....
Dépenses incidentes	....	3·00	....	....	·07	....
Recettes par mille de chemin de fer	$ c. 11,840 04	$ c. 1,732 41	$ c. 1,265 95	$ c. 3,805 05	$ c. 6,765 95	$ c. 537 57
" parcouru par locomotive	1 64	99	84	1 81	1 66	75
" " parcouru par train	2 18	1 43	91	2 17	2 15	85
" " parcouru par wagon	cts. 13·99	cts. 21·63	cts. 12·23	cts. 9·18	cts. 12·23	cts. 13·75
Proportion des dépenses aux recettes brutes	p.c. 112·43	p.c. 171·17	p.c. 273·60	p.c. 139·88	p.c. 122·38	p.c. 218·77
Dépenses par train-mille	c. 246·69	c. 269·95	c. 249·98	c. 304·10	c. 263·49	c. 186·74
Dépenses par mille de voie ferrée	$ c. 13,376 04	$ c. 3,265 69	$ c. 3,463 69	$ c. 5,322 42	$ c. 8,310 96	$ c. 1,176 04
Réparations aux locomotives	1,556,364 36	45,872 69	16,808 44	853,849 54	2,472,895 03	....
" wagons à marchandises	1,033,190 16	12,754 76	9,706 89	672,802 53	1,728,454 34	....
" wagons à voyageurs	615,230 49	32,471 97	5,427 96	215,400 58	868,531 00	....
Frais des réparations par locomotive	3,594 37	1,479 76	1,867 61	4,879 14	3,816 20	....
" " wagon à marchandises	70 19	21 99	25 28	64 10	66 02	....
" " wagon à voyageurs	1,090 83	541 20	542 80	1,841 03	1,156 50	....

RÉSUMÉ du transport des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer de l'État pour l'exercice finissant le 31 mars 1918.

—	Chemin de fer Intercolonial.	Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.	Chemin de fer International du Nouv.-Brunsw.	Chemin de fer Transcontinental National.	Chemin de fer du gouvernement canadien.	Chemin de fer de St-Jean et Québec.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Transport des voyageurs	5,581,215 06	169,183 54	38,078 97	1,020,027 23	6,808,504 80	29,993 11
Transport des marchandises	12,403,726 02	260,374 09	119,600 98	7,164,340 62	19,948,041 71	55,011 55
Malles et messageries, etc	526,251 16	48,981 73	2,923 69	131,869 00	446,287 58	3,162 78
Total	18,511,192 24	478,539 36	160,603 64	8,052,498 85	27,202,834 09	88,167 44
Service océanique	246,994 17	177,687 86	....	....	424,682 03	....
Total	18,758,186 41	656,227 22	160,603 64	8,052,498 85	27,627,516 12	88,167 44
Moins la location du matériel	....	....	19,703 20	431,294 34	450,997 54	23,729 15
Revenu net	18,758,186 41	656,227 22	140,900 44	7,621,204 51	27,176,518 58	64,438 29
Tableau des voyageurs.						
Transport local—						
Nombre de voyageurs	4,228,726	364,190	34,633	864,804	5,492,353	48,753
Nombre de milles	158,306,981	8,291,752	1,459,890	25,903,497	193,962,120	1,247,898
Parcours entier—						
Nombre de voyageurs	350,057	53,380	401	78,859	482,697	32
Nombre de milles	129,677,398	2,406,517	23,856	26,316,979	158,424,750	1,987
Nombre total de voyageurs	4,578,783	417,570	35,034	943,663	5,975,050	48,785
Nombre total de milles	287,984,379	10,698,269	1,483,746	52,220,476	352,386,870	1,249,885
Tableau des marchandises.						
Transport local—						
Nombre de tonnes	4,606,847	96,879	65,669	1,303,097	6,072,492	37,965
Nombre de milles	881,654.466	3,561,043	3,097,322	421,798,617	1,310,111,448	847,405
Transport d'entier parcours—						
Nombre de tonnes	3,230,463	147,642	90,344	2,597,823	6,066,272	28,965
Nombre de milles	1,188,542,471	6,730,962	7,939,244	959,447,435	2,162,660,112	1,661,053
Nombre total de tonnes	7,837,310	244,521	156,013	3,900,920	12,138,764	66,930
Nombre total de milles	2,070,196,937	10,292,005	11,036,566	1,381,246,052	3,472,771,560	2,508,458

RAPPORT DE C. B. BROWN, INGÉNIEUR EN CHEF.

TÊTES DE LIGNE OCÉANIQUES D'HALIFAX.

De Rockingham à l'Avenue Young.—On a terminé le régalage. On a posé les rails et le ballast à l'exception de la surface finale.

De l'Avenue Young au havre de Halifax.—On a posé les voies établies au cours du dernier exercice sur un nouveau tracé et on les a ballastées.

Drainage et égouts.—Tous les travaux de drainage et d'égouts ont été terminés.

Maisons.—On a déménagé huit autres maisons et on les a rendues susceptibles d'être habitées.

Hangars à marchandises.—Les hangars temporaires en bois (n° 25 et 28) ont été construits sur la jetée «A» après l'explosion du 6 décembre 1917, et on a régalé la chaussée à partir de la rue Barrington jusqu'à ces hangars.

Ponts.—Il y a quatorze ponts au-dessus de pentes, dont deux ont été terminés durant le dernier exercice et neuf au cours du présent exercice.

Dragage.—Les bassins 1 et 2, et devant la saillie ont été creusés à une profondeur de 45 pieds à l'eau basse.

Fondations.—Toutes sont terminées à l'exception de 22 pieds à l'extrémité sud du quai ouest, bassin n° 2.

Mur de quai.—On a construit 2,500 pieds linéaires en blocs de scories, 2,080 pieds linéaires de revêtement de granit et de contremur en béton.

Remplissage.—On a placé 329,000 verges cubes de remplissage.

Aménagements pour les navires.—On a établi un mouillage ce qui fait maintenant quatre mouillages disponibles. On a construit des hangars temporaires de 90 pieds de largeur et d'une longueur variant de 396 à 594 pieds durant les deux derniers exercices.

Si on tient compte des conditions de la main-d'œuvre, des difficultés du transport et de l'effet du désastre, les travaux sont assez avancés.

ASSISE DE LA VOIE ET VOIE.

NOMBRE DE MILLES.

	Voie principale.	Seconde voie principale.	Voies de rencontre.	Autres voies d'évitement et voies industrielles.	Total.
Lignes de l'est	2,526·12	72·86	183·94	504·39	3,287·31
Lignes de l'ouest	1,355·89	5·31	104·21	143·24	1,608·65
Lignes affermées	191·75	....	20·63	41·74	254·12
Total	4,073·76	78·17	308·78	689·37	5,150·08

ASSISE DE LA VOIE ET VOIE.

NOMBRE DE MILLES—*Fin.*

—	Chemin de fer Interco-lonial.	Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard	Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard.	Chemin de fer Interna-tional.	Chemin de fer de St-Jean et Québec.	Chemin de fer Trans-continen-tal Na-tional.	Lignes affermées.	Total.
Voie principale...Milles	1,527·39	276·23	36·05	111·30	119·87	1,811·17	191·75	4,073·76
Seconde voie principale... "	72·86	....	....	....	....	5·31	....	78·17
Voies de rencontre...... "	132·90	7·95	1·37	1·41	3·37	141·15	20·63	308·78
Autres voies d'évitement et voies industrielles.. "	413·13	29·64	4·47	4·35	4·48	191·56	41·74	689·37

POIDS DES RAILS SUR LA VOIE PRINCIPALE.

—	Chemin de fer Interco-lonial.	Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.	Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard.	Chemin de fer Interna-tional.	Chemin de fer de St-Jean et Québec.	Chemin de fer Trans-continen-tal Na-tional.	Lignes affermées.	Total.
50-liv..........	....	2·80	....	....	....	....	....	2·80
52-liv..........	....	95·10	....	....	....	....	....	95·10
56-liv..........	22·58	40·90	....	9·86	....	3·50	....	76·84
58 liv..........	....	134·20	....	....	....	....	....	134·20
60-liv..........	....	....	....	52·80	....	....	....	52·80
67-liv..........	228·34	1·60	....	48·40	....	1·16	....	279·50
70-liv..........	15·67	....	....	....	....	....	....	15·67
72-liv..........	....	....	....	....	....	....	4·34	4·34
75-liv..........	....	....	....	....	....	....	6·00	6·00
80-liv..........	975·08	1·63	36·05	0·24	119·87	1,811·82	181·42	3,126·10
85-liv..........	358·58	....	....	....	....	....	....	358·58
Total.......	1,600·25	276·23	36·05	111·30	119·87	1,816·48	191·75	4,151·93

RENOUVELLEMENT DES TRAVERSES, BALLAST, NOUVELLES VOIES D'ÉVITEMENT, FOSSES, ETC.

Poids.	Chemin de fer Interco-lonial.	Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.	Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard.	Chemin de fer Interna-tional.	Chemin de fer de St-Jean et Québec.	Chemin de fer Trans-continen-tal Natio-nal.	Lignes affer-mées.
Voie principale—							
Nouv. rails de 85 liv. posés, milles	85·15	...	...	...	...	...	...
Nouv. rails de 80 livres, posés, milles	11·80	...	...	...	...	...	...
Remplacement des rails de 80 liv., milles	28·31	...	...	...	...	...	1·70
Remplacement des rails, de 67 livres, milles	...	...	...	0 45	...	...	...
Remplacement des rails, de 56 livres, milles	...	0·80	...	...	...	...	...
Embranchem., voie prin.—							
Remplacement des rails de 80 livres, milles	15·42	...	15·69	0·24	...	...	...
Remplacement des rails de 67 livres, milles	2·21	...	...	0·45			
Renouvellement des traverses, voie principale, nombre	370,823	30,699	5,904	15,547	250	498,729	61,130
Renouvellement des traverses, voie d'évitement, nombre	42,264	1,896	1,653	1,335	...	44,145	3,082
Renouvellement des traverses, traverses d'aiguilles (assort.)	282	...	...	17	...	88	...
Coussinets, ancres, nombre	6,500	...	...	...	...	21,960	4,000
Coussinets, nombre	195,170	...	...	...	...	...	...
Ballast, milles	154·87	5·80	16·60	13·00	...	14·60	...
Creusage de fossés, milles	62·23	2·00	...	...	1·30	157·60	0·62
Elargissement et achèvement du remblai, milles	31·00	...	...	...	...	8·50	...
Fossés souterrains, milles	1·21	...	...	...	...	...	...
Protection à pierres perdues, pieds linéaires	3,168	900	...	778	...	vgs. cubes 350	...
Protection, pieds linéaires	2,640	200	300	265	...	...	...
Protection par un mur de béton, pieds linéaires	158	...	...	...	...	...	...
Enlèvement des roches dangereuses, verges cubes	1,630	...	...	...	...	Dans 75 coupes.	...
Remplissage avec de la pierre, verges cubes	...	...	...	209	...	...	...
Clôtures en fil de fer, milles construits	56·76	9·75	...	...	...	16·65	...
Clôture pour la neige, milles construits	0·60	0·40	...	...	...	...	...
Clôtures portatives, milles construits	...	...	...	...	...	22·48	2·30
Voies de rencontre supplémentaires, pieds linéaires	21,968	...	2,800	...	...	9,400	...
Voies industrielles, supplémentaires, pieds linéaires	38,766	1,300	7,930	450	...	5,914	...
Voies d'évitement privées, pieds linéaires supplémentaires	13,906	494	...	360	680	21,554	...
Voies de rencontre enlevées, pieds linéaires	...	...	493	...	...	...	...
Voies industrielles enlevées, pieds linéaires	5,705	...	2,000	...	...	...	...
Voies d'évitement privées enlevées, pieds linéaires	27,036	...	...	...	...	...	...

SERVICE D'EAU.

Chemin de fer Intercolonial.—On a installé les appareils nécessaires pour approvisionner les trains de voyageurs et de soldats à diverses têtes de ligne.

Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard.—On a installé une station d'eau au cap Tormentine.

Chemin de fer International.—On a installé un réservoir usagé au mille 87.9.

Chemin de fer Transcontinental National.—On a installé un service d'approvisionnement d'eau à huit stations; on a foré quatorze puits. On a établi un réservoir à Beaudet. On a installé à dix endroits des vaporisateurs aux moteurs à pomper la gazoline de manière à permettre l'usage de la kérosène au lieu de la gazoline.

Sur tous les chemins de fer on a effectué des réparations afin de tenir les services d'approvisionnement d'eau en bon état de fonctionnement.

BÂTIMENTS.

Chemin de fer Intercolonial.—On a remplacé huit stations. On a établi un nouveau hangar à marchandises et trente nouvelles remises à outils. On a aussi construit trente-six bâtiments divers.

Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.—On a établi deux stations-abris et un enclos à bestiaux.

Chemin de fer International.—On a établi une station-abri et on a agrandi un hangar à marchandises.

Chemin de fer Transcontinental National.—On a construit deux nouvelles stations, treize nouveaux abris, quinze nouvelles remises à outils, deux nouveaux enclos à bestiaux, un nouveau quai pour les voyageurs, dix nouveaux logements, un quai pour l'entreposage du charbon, on a modifié dix-neuf bâtiments et on a agrandi trois quais pour les voyageurs. A Transcona, on a achevé l'élévateur à grain d'un million de boisseaux.

Lignes affermées.—On a reconstruit le réduit à Mission.

Sur tous les chemins de fer on a effectué des réparations nécessaires, quelques améliorations y ont été faites ainsi que du peinturage.

AMÉLIORATIONS AUX TÊTES DE LIGNE.

Chemin de fer Intercolonial.—Chaudière Jonction: On a agrandi la glacière pour y placer 1,000 tonnes additionnelles de glace, et on a amélioré les facilités pour le transfert des marchandises. Moncton: On a installé un outillage pour la manutention du charbon et des cendres dans les usines, et on a établi une machine pour le renforcement des cadres d'acier des wagons. On a installé une nouvelle machine pour comprimer l'air. Saint-Jean: On a pratiquement terminé l'élévateur de 500,000 boisseaux avec des transporteurs, etc. Halifax: On a trouvé de la place pour les marchandises en agrandissant le hangar à marchandises, en établissant un nouveau quai et des voies supplémentaires pour les attelages.

Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.—Port Borden: On a agrandi la nouvelle cour de tête de ligne de 3½ milles. On a aussi construit les bâtiments qui suivent: un hangar pour le transfert des marchandises, un quai de transfert, la station et le quai n° 5, une rotonde à locomotives à deux places, une maison de pompes pour le réservoir, une glacière, une usine de force motrice, une maison pour l'inspecteur des wagons et une remise à outils. On a acheté des bâtiments et on a trouvé de la place pour les appareils de manutention des marchandises. On a installé le service d'eau aux bâtiments et au bac.

Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard.—Cap Tormentine: On a allongé la voie d'évitement afin de pouvoir y mettre 100 wagons; aussi une rotonde à locomotives à trois places avec fosse à cendres. On a complété le bassin pour le bac, aussi bien que les services d'approvisionnement d'eau et d'éclairage électrique. Sackville: On a établi une rotonde à locomotives de deux places et un treuil à charbon.

Chemin de fer Transcontinental National.—Transcona: On a agrandi sept voies et on a de plus construit 5.47 milles de voie pour l'élévateur. On a installé un nouvel équipement pour le chargement et l'éclairage des wagons à voyageurs. Graham: On a installé un réchaud pour un réservoir d'eau alimentant 500 c.v. Cochrane: On a établi un outillage pour le chargement des wagons à l'électricité. Edmundston: Les rails de cinq voies d'évitement enlevés au cours de l'exercice précédent ont été remplacés et on a établi une autre voie d'évitement. On a installé le chauffage à la vapeur pour les wagons aux stations de voyageurs.

On a fourni aux districts 1 et 2 des lignes de l'ouest des citernes pour combattre les incendies, complètement équipées.

On a agrandi les fossés des rotondes à locomotives ainsi que les voies à Napadogan, Edmundston et Monk et on a établi une nouvelle fosse à cendres à Edmundston.

A toutes les têtes de ligne on a effectué les réparations nécessaires aux quais, aux voies, aux bâtiments, etc.

Relevé et centrage de voies.

On a recentré et disposé en spirales 86 milles de voie sur les chemins de fer Intercolonial, International et Transcontinental National; et on a achevé le profil de 111 milles de voie sur l'International.

De plus, on a relevé un certain nombre de stations sur tous les chemins de fer et on en a fait les plans; on a aussi effectué les plans et les relevés dans le cas des locations, etc.

Dégâts causés par les inondations.

Les débordements et les très grandes marées ont causé de grands dégâts à l'assise de la voie dans les subdivisions de Fredericton, Centreville, Truro et Dartmouth. Afin d'empêcher la répétition d'un tel état de choses on a élevé la voie à quelques endroits et à d'autres endroits les travaux sont maintenant commencés.

On a réparé à Saint-Jean le brise-lames endommagé par une tempête.

Dommages par le feu.

Le feu a causé des dommages à quinze stations, à des hangars à marchandises sur le chemin de fer Intercolonial.

Six bâtiments ont été endommagés par le feu et un pont à chevalets a été très endommagé sur le chemin de fer Transcontinental National.

Un pont à chevalets de 180 pieds de longueur a été détruit sur les lignes affermées et aussi le réduit et la salle à manger à Mission.

Ponts et ponceaux.

Chemin de fer Intercolonial.—On a remplacé dix-huit ponts par des plaques de béton, et seize ponts par des ponceaux de béton; 187 ponceaux ont été remplacés par des tuyaux de béton et douze ponts et ponceaux ont été remplacés par des boîtes en cèdre; on a agrandi quatorze ponceaux pour des voies d'évite-

ment et on a placé six nouveaux ponceaux. On a établi quatre nouveaux ponts élevés et un tunnel, et on a remplacé cinq ponts élevés par des ponts plus lourds.

Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.—On a remplacé deux ponts avec des ponceaux en béton.

Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard.—Le travail de remplacement du pont de bois au-dessus de la rivière Gaspereaux par une structure d'acier est en voie d'exécution. On a remplacé vingt anciens ponceaux par des tuyaux en béton, et on a comblé deux petites ouvertures. On s'est servi de ponceaux boîtes à plusieurs endroits pour remplacer les grosses pièces de bois.

Chemin de fer Transcontinental-National.—On a construit quatre ponceaux à tuyau de béton. On a remplacé par des constructions permanentes quelques ponceaux ouverts, des drains en tuiles, et des petits ponts.

Lignes affermées.—On a remplacé sept ponts de bois par des ponceaux permanents et on en a comblé deux. On a reconstruit un pont à chevalets qui avait été détruit par le feu.

On a pris bien soin de tous les autres ponts et ponceaux des chemins de fer, on les a réparés, renforcés ou renouvelés lorsque la chose était nécessaire, en se servant d'acier ou de béton pour les renouvellements.

Divers.

Chemin de fer Intercolonial.—On a établi une plaque tournante plus grande à Mont-Joli, et la plaque tournante enlevée de ce dernier endroit a été placée à South-Devon. La plaque tournante enlevée de Laurier a été placée à Borden.

On a réparé et peint, etc., les plaques tournantes de tous les chemins de fer lorsque la chose a été jugée nécessaire.

Éclairage électrique.

Chemin de fer Intercolonial.—On a installé ou prolongé le système d'éclairage électrique à dix-huit stations. On a également mis en place un générateur supplémentaire et ses accessoires dans le but d'assurer la force motrice et l'éclairage électrique à Rivière-du-Loup, et Truro.

Appareils de signaux et d'enclanchement.

Chemin de fer Intercolonial.—On a installé à quatre stations des avertisseurs mécaniques pour les trains, et on a mis en place des barrières pneumatiques de croisements ainsi qu'une cloche Hoeschen pour croisements.

Chemin de fer Transcontinental National.—On a installé à Red River Bridge des appareils d'enclanchement mus à l'électricité.

Embellissements des gares.

On a maintenu le système d'embellissement des gares et de leurs entours.

Bassins et quais.

Tous les bassins et les quais ont été passés en revue et réparés au besoin.

Transbordeurs de trains.

S.S. Scotia n° 1. On a construit un nouveau bateau-pont.
S.S. Scotia n° 2. On a installé un nouveau système d'éclairage électrique.

Transbordeur de train, *Ile-du-Prince-Edouard.* Le transbordeur *Ile-du Prince-Edouard* a été mis à l'eau pour servir entre Cape Tormentine et Port Borden.

DIVERS.

Somme toute, on a fait subir les réparations nécessaires aux remblais des routes, bâtiments, quais, et, en général, on a fait ce qu'il fallait pour maintenir la voie publique en bon état de conservation et telle que la veulent les besoins de tous les jours.

EXPLOSION D'HALIFAX.

Le 6 décembre, à 9.02 heures du matin, la plus grande partie des bâtiments des chemins de fer du gouvernement canadien à Halifax ont été soit complètement détruits, soit sérieusement endommagés par la force de l'explosion arrivée sur le cargo français *Mont Blanc* chargé d'explosifs, accosté et incendié par le navire *Imo* faisant partie de la flotte de Secours Belge au moment où tous les deux franchissaient les détroits. Le cargo a été abandonné par son équipage immédiatement après l'accostage puis, ayant dérivé le long du quai, il sauta alors qu'il se trouvait presque à toucher à Richmond le quai n° 6. On trouvera ci-après une relation brève de l'étendue des dommages causés à la propriété des chemins de fer.

BÂTIMENTS ET QUAIS.

Aux têtes de lignes Deepwater.—L'élévateur à grain a reçu une large blessure, son toit s'est envolé pour retomber dans une position fantaisiste après avoir perdu en chemin une partie de son matériel. Quant aux machines de l'élévateur, de l'usine génératrice et du transbordeur, ils ont subi de sérieux dommages.

La nouvelle jetée cimentée n° 2 a perdu ses portes, ses châssis à encadrement d'acier, et le deuxième étage du bâtiment a vu partir une partie de ses divisions. L'installation de chauffage reliée à ce quai a été fort endommagée, ce qui a permis à la gelée d'atteindre la tuyauterie du quai et de la faire éclater.

A la jetée n° 3, les châssis et les portes ont sauté et on peut dire que tout l'ensemble de l'armature du toit du côté nord du hangar a disparu.

A la tête de la jetée n° 4, les dommages ont été assez sérieux et le hangar a même dû s'effondrer sous la secousse.

Le hangar à marchandises d'entrée et celui de sortie ont vu leur toiture leur échapper et perdre en chemin une partie du matériel du faîte; ceci, outre les nombreux bris que lui ont infligés les projectiles venus d'un peu partout. Les châssis et les portes ont grandement souffert. L'atelier de charpente et le bureau des préposés à la voie ont disparu et le chantier des préposés aux wagons a enduré des dommages assez sérieux.

Rue Nord.—La moitié du toit du hangar à wagons s'est abattue et le reste a dû être déblayé. Le toit de la station a été soulevé et brisé à plusieurs endroits, quant aux portes, châssis et divisions, le tout a été détruit. La tour a été démantibulée et l'on a dû l'abattre. Le chemin couvert allant de la gare à la cage de l'escalier s'est effondré, de plus les murs et le toit de la cage ont souffert sérieusement.

La toiture de l'aqueduc et de la salle de chauffe a disparu à l'intérieur même du bâtiment et a subi dans le trajet des dommages nombreux, ce qui a fait que toute la tuyauterie des alentours qui n'avait pas été détruite par l'explosion a gelé puis éclaté.

La toiture du hangar à marchandises D.A.R. s'est effondrée et tout le bâtiment a reçu un peu partout des dommages sérieux.

Les châssis, portes, murs et toits de trois hangars affectés au lavage des wagons et les mêmes parties de bâtiments affectés aux postes et aux messageries ont souffert grandement.

La cabane à outils du préposé à la voie a été détruite de fond en comble en même temps que deux chantiers d'aiguilleurs qui eux ne furent pas tout à fait anéantis.

A Richmond.—Les quais n° 6 et n° 8 ont disparu, et les pilotis même n'ont pu rester en place. L'extrémité est du quai n° 9 a disparu et le hangar jeté à bas; quant aux murs du coffre du quai n° 7, les dommages y sont considérables.

La gare de Richmond, l'atelier de charpente, les bâtiments affectés aux préposés aux wagons, aux douanes, aux arrimeurs, etc., et autres édifices de peu de dimension, y compris l'étable et le parc à bestiaux, ont disparu entièrement. La toiture du réservoir à eau a été enlevée et le bassin lui-même a reçu des projectiles; les châssis et les portes ont disparu et la moitié de la charpente du coffre a été projetée au loin. Le pont des piétons, en acier et suspendu, a été saisi et renversé sur le côté en miettes. L'abri de la balance a disparu et les balances mobiles ont subi des dommages. Les deux abris de chemin de fer ont complètement disparu.

A Willow Park.—Au magasin à l'huile, les châssis et les portes ont été fort ébranlés. Les magasins et les bureaux ont vu leurs fenêtres anéanties et les divisions intérieures déplacées, en même temps que le toit recevait toutes sortes de projectiles.

Le moulin à planer a perdu toutes ses fenêtres et ses portes ont été endommagées, de même que les machines.

Les croisées de l'atelier des wagons ont tous disparu pendant que les portes et le toit souffraient de durs coups.

Dans l'atelier des machines et dans la rotonde les croisées, portes et toiture ont complètement disparu et on s'est vu dans l'obligation de déserter deux sections de cette dernière. Le toit du réservoir à eau s'est effondré mêlant ses débris à l'eau des tuyaux et arrêtant de ce fait le cours de l'eau. Le bâtiment du chemin de fer a été presque complètement détruit.

A Fairview.—Les quatre bâtiments de chemins de fer ont vu leurs fenêtres, portes et toits recevoir de durs coups. La petite construction de brique affectée au régulateur électrique a été fort ébranlée et s'est vu priver de son toit.

A Rockingham et Bedford.—Les châssis des gares ont disparu et les portes ont souffert de sérieux dommages, en même temps que les cheminées étaient secouées sur leurs bases.

A Waverly.—Les fenêtres ont perdu bon nombre de leurs vitres.

Tuft's Cove.—L'abri a complètement disparu.

Dartmouth.—La remise de la locomotive a perdu son toit et une de ses extrémités; quant à la bâtisse elle-même, elle a été fortement secouée. Le hangar à marchandises a vu ses fenêtres et ses portes disparaître et ses murs essuyer de sérieux dommages. La gare a eu ses fenêtres et portes endommagées, son toit déplacé, la division centrale détachée des murs extérieurs et sa cheminée effondrée. Enfin la cabane à outils du préposé à la voie a disparu.

Aux têtes de lignes océaniques d'Halifax.—Les fenêtres et les portes ont été endommagées aux hangars 23 et 24. Les fenêtres des bureaux des têtes de lignes océaniques d'Halifax ont subi des dommages. Les sept logis simples et le logis double sur la rue Atlantic ont reçu des dommages à leurs fenêtres, leurs portes et leurs cheminées. Les deux grands logis de l'avenue Young et celui de la rue Barrington ont vu leurs fenêtres et leurs portes recevoir des dommages sérieux.

Route et voie ferrée.

Au parc Richmond et entre Richmond et la rue North toutes les voies ferrées ont reçu des dommages et ont été recouvertes de débris qui ont entièrement suspendu le trafic. A Richmond, aux entours des quais 6, 7 et 8, s'est produit le plus de dommage que l'on ait vu sur le remblai de la route et sur la voie ferrée. Tous les rails et attaches installés sur les revêtements des quais 6 et 8

ont disparu dans l'eau, cependant on peut réussir à les recouvrer. De lourds wagons en acier ont été projetés hors de la voie dans le parc, les rails suivant les wagons en plus d'un cas et dans un état informe, la violence du choc les ayant tordus en forme de cercles. La force de l'explosion a eu toutes les apparences d'un tremblement de terre pour les voies qui sillonnent le parc. Plus d'une voie a été rejetée de côté. Le ras de marée qui a suivi l'explosion a charrié et apporté du Détroit toutes sortes de débris, de boue, de cailloux dont la voie s'est trouvée couverte sur une assez grande longueur.

Ci-suit un état de la perte totale de matériel de voie ferrée égaré ou détruit par l'effet de l'explosion à Richmond:

Rails et attaches.

8,000	pieds linéaires de rails de 80 livres	95·2	tonnes.
266	paires d'éclisses de 80 livres	5·9	"
1,064	boulons et écrous	0·7	"
29	boîtes de chevilles de voie ferrée	2·9	"
		104·7	"

Matériel d'aiguillage.

8 paires d'aiguilles de commutateur de 80 livres.
8 appareils de manœuvre Burpee et attaches.
12 cœurs rigides n° 8.
12 paires de contre-rails.

Du côté de Dartmouth entre la voie d'évitement de Black Rock et Stairs, le mur de défense a été emporté à plusieurs endroits, en même temps que sur une longueur de 200 pieds la voie à Black Rock a été minée sur une profondeur de deux pieds.

Réparations.

Tout de suite après l'accident, on a rouvert la circulation de la voie ferrée en faisant passer le trafic par Fairview pour de là le diriger aux têtes de lignes océaniques. Les travaux de déblais et de réparation des voies entre Richmond et la rue North ont commencé, et à la date du 9 décembre on avait réussi à mettre à pied d'œuvre deux voies entières permettant la circulation du trafic à la gare North Street. Les voies principales à d'autres endroits ont reçu certains dommages, et ont subi sans tarder également des réparations qui ont permis la reprise de la circulation. Les communications télégraphiques par chemin de fer avec la rue North ont été rétablies dans la nuit du 8 décembre.

Une organisation connue sous le nom de Chemins de fer du gouvernement canadien, restauration d'Halifax, a été formée pour s'acquitter des travaux de reconstruction. Cette organisation a pris en mains le réparage et la reconstruction de toutes les voies endommagées, bâtiments et autres installations appartenant au chemin de fer à Halifax, Richmond, Fairview, Dartmouth, et sur la demande du département du Service Naval, elle a vu à la reconstruction de l'arsenal maritime naval.

On a décidé de ne pas reconstruire les anciens quais et les hangars d'avant le désastre à Richmond mais de voir à l'érection de nouveaux hangars et quais sur l'emplacement des nouveaux docks mis en train aux têtes de lignes océaniques érigés sur le quai "A" et porteront les numéros 25 et 28, le hangar 25 ayant une longueur de 594 pieds sur 90 de large, et le hangar 28 ayant une longueur de 550 pieds sur 90 pieds de largeur. Ces bâtiments ont été de leur côté construits sous la surveillance de l'organisation de restauration.

Ci-suit la liste des travaux entrepris et menés à bonne fin par les chemins de fer du gouvernement canadien, restauration d'Halifax, avec la date de la mise en train des diverses entreprises et la proportion des travaux achevés à la date du 31 mars 1918.

La plupart des entreprises faites jusqu'ici par les chemins de fer du gouvernement canadien dans le sens de la restauration des dommages causés sont arrivés, dans la plupart des cas, à leur complet achèvement. Les travaux de restauration des arsenaux H.M.C. sont arrivés à une proportion de 96 pour 100 d'achèvement.

Le nombre d'hommes employés aux travaux de chemins de fer et arsenaux a été de 457 en décembre 1917; de 1,418 en janvier 1918, de 1,097 en février et enfin de 605 en mars 1918.

RAPPORT DE L'AUDITEUR.
COMPTES DES MAGASINS ET DE LA MÉCANIQUE.

Locomotives—
Achats faits sur le compte du capital, 112: 98 locomotives nouvelles et 14 usagées.

Voitures pour voyageurs—
Achats faits sur le compte du capital, 53: 2 wagons-lits, 13 wagons-salons, 2 wagons-restaurants, 10 voitures de première classe, 10 de seconde, 3 wagons-poste, 13 fourgons à bagages, tous usagés.

Wagons à marchandises—
Achats faits sur le compte du capital, 6,152: wagons fermés, neufs, 5,079; frigorifiques, neufs, 100; fourgons à bestiaux, neufs, 876; plates-formes, usagés, 25; wagons Hart, usagés, 72.

Wagons à marchandises—
Achats faits sur le compte de renouvellement du matériel: wagons fermés, usagés, 119; wagons-plates-formes, usagés, 24; wagons à fond plat, usagés, 670; wagons Hart, usagés, 14.

Matériel d'exploitation—
Achats faits sur le compte du capital, 7: 1 pelle à vapeur de 60 tonnes, usagée; 1 épandeur Jordan, usagé; 1 déchargeur Ledgerwood, usagé; 1 charrue à ballast centrale, usagée; 1 charrue à ballast latérale, usagée; 1 grue de 5 tonnes, neuve, 1 fossoyeuse Marion, neuve.

ÉTAT GÉNÉRAL des travaux accomplis dans les ateliers des chemins de fer du Gouvernement Canadien pour l'exercice clos le 31 mars 1918.

Division des locomotives—
447 locomotives ont reçu des réparations; 23 ont reçu les installations nécessaires pour le surchauffage. Pelles à vapeur, fossoyeuses, déchargeurs, sonnettes et autres machines ont reçu les réparations nécessaires.

Division des wagons—
Deux wagons-pompes, 2 wagons à matériel, 5 wagons à cendres et deux installations de déblai ont été construits; 37 wagons-plates-formes et wagons fermés ont été convertis de la largeur officielle à une largeur moindre pour usage sur les chemins de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard; 5 wagons ont été aménagés pour recevoir des installations auxiliaires, pelles à vapeur et fossoyeuses; 385 autres wagons ont été soit reconstruits ou convertis pour d'autres usages, dans l'ordre suivant: De wagons-poste à fourgons à bagages, 2; de wagons-lits à fourgons à bagages, 4; wagons-messageries et fourgons à bagages convertis en frigorifiques 5; de wagons fermés en fourgons de queue, 51; de wagons fermés en wagons à bois de pulpe, 210; de wagons fermés en wagons à rebords, 3; de wagons fermés en wagons-logis, 2; wagons-plates-formes en wagons à claie pour le transport de la pulpe, 105; wagons-plates-formes en wagons à rebords, 3.

D'autres wagons de toutes descriptions ont également été mis en état de servir au trafic.

Lors du désastre d'Halifax, 37 wagons étrangers, et 26, la propriété du gouvernement canadien, ont été détruits et le matériel endommagé dans l'ordre suivant: locomotives des chemins de fer du gouvernement, 4; matériel de voitures à voyageurs, 103; wagons, marchandises et matériel, 141; lignes étrangères: matériel de voitures à voyageurs, 9; matériel de wagons à marchandises, 223.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

Lignes est et ouest.

A.—Etat indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de matériel roulant sur la ligne au 31 mars 1917 et au 31 mars 1918

	Locomotives.	Voitures à voyageurs.														Wagons à marchandises													
		Wagons-lits.	Wagons-salons.	Wagons-restaurants.	Wagons à colons.	A voyageurs, 1ère classe.	A voyageurs, 2e classe.	Wagons-poste.	Wagons à bagages.	Wagons-hôpitaux.	Wagons ateliers ophtalmiques.	Wagons couverts à bagages.	Wagon d'instruc., frein à air.	Wagons automobiles à vap.	Total des voitures à voyageurs.	Fourgons.	Wagons-glacières.	Wagons plates-formes.	Wagons-réservoirs à l'huile.	Wagons à clapets.	Wagons-gondoles.	Wagons à houille (20 tonnes).	Wagons-bascules à ca. d'a. (Hart Otis).	Wagons à bestiaux.	Wagons-bascules convertibles (Hart).	Wagons à bois de pulpe.	Wagons citernes.	Fourgons de queue.	Total des wagons à marchandises.
1 Disponibles, propres au service et en réparations le 31 mars 1917	547	102	12	29	73	173	100	40	81	10	1	26	1	1	649	10,449	189	2,980	55	565	3	163	528	366	647	222	4	281	16,452
2 A remplacer le 31 mars 1917	....	....	..	..	..	....	....	..	..	..	....	....	....	....	....	247	9	517	1	188	1	211	....	19	....	5	..	21	1,129
3 Total du matériel le 31 mars 1917	547	102	12	29	73	173	100	40	81	10	1	26	1	1	649	10,696	198	3,497	56	753	4	374	528	385	647	227	4	302	17,671
4 Achats et constructions sur le compte du renouvellement du matériel, neuf	....	....	..	..	..	....	....	..	..	..	....	....	....	....	....	......	....	......	....	....	....	....	....	......	....	....	..	....	......
5 Achats en constructions sur le compte de renouvellement du matériel, seconde main	....	....	..	..	..	....	....	..	..	..	....	....	....	....	....	119	....	24	....	....	670	....	....	....	14	....	..	....	827
6 Achats et constructions sur le compte de capital, neuf	98	....	..	..	..	....	....	..	..	..	....	....	....	....	....	5,079	100	......	....	....	....	....	....	876	....	....	..	....	6,055
7 Achats et constructions sur le compte de capital, seconde main	14	2	13	2	..	10	10	3	13	..	....	....	....	....	53	......	....	25	....	....	....	....	....	......	72	....	..	....	97
8 Remis à neuf et transformés, de wagons fermés en fourgons de queue, 51, en wagons à bois de pulpe, 210, en wagons à rebords, 3; en wagons-logis, 2																													
9 Remis à neuf et transformés de wagons-plates-formes en wagons à bois de pulpe, 105, en wagons à rebords, 3	....	....	..	..	..	....	....	..	..	..	....	....	....	....	....	*266*	....	......	....	....	....	....	....	....	....	210	..	51	261 266
10 Transformés aux ateliers, de wagons-salons en fourgons à bagages, 2; de wagons-lits en fourgons à bagages, 4; de wagons à messageries et de fourgons à bagages en wagons-glacières, 5	....	*4*	..	*2*	..	....	....	..	1	..	....	....	....	....	*11*	......	5	*108*	....	....	....	....	....	....	....	105	..	....	108 105 5
Total du matériel, le 31 mars 1918	659	100	23	31	73	183	110	43	95	10	1	26	1	1	697	15,894	303	3,546	56	753	674	374	528	1,261	733	542	4	353	25,021
A remplacer, le 31 mars, comme ci-dessus	....	....	..	..	..	....	....	..	..	..	....	....	....	....	....	247	9	517	1	188	1	211	....	19	....	5	..	21	1,219
Condamnés, l'exercice expirant le 31 mars 1918	18	....	..	..	..	2	3	1	..	..	....	....	....	....	6	325	9	446	3	242	20	22	....	13	4	13	..	12	1,109
Total des wagons condamnés et détruits jusqu'au 31 mars 1918	18	....	..	..	..	2	3	1	..	..	....	....	....	....	6	572	18	963	4	430	21	233	....	32	4	18	..	33	2,328
Achats pour fins der emplacement	....	....	..	..	..	2	3	1	..	..	....	....	....	....	6	572	18	963	4	430	21	233	....	32	4	18	..	33	2,328
Refaits à neuf et transformés	....	....	..	..	..	....	....	..	..	..	....	....	....	....	....	266	....	108	....	....	....	....	....	....	....	....	..	....	......
Total des wagons à remplacer, le 31 mars 1918	18	....	..	..	..	....	....	..	..	..	....	....	....	....	....	......	....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	..	....	......
Ajoutez ceux en état de servir et en réparation	659	100	23	31	73	183	110	43	95	10	1	26	1	1	697	15,894	303	3,546	56	763	674	374	528	1,261	733	542	4	353	25,021
Total du matériel le 31 mars 1918	659	100	23	31	73	183	110	43	95	10	1	26	1	1	697	15,894	303	3,546	56	753	674	374	528	1,261	733	542	4	353	25,021

A.—ETAT indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de matériel roulant sur la ligne au 31 mars 1917 et au 31 mars 1918.—*Fin.*

	Wagons de construction.																																
	Wagons auxiliaires.	Wagons à appr. de magasins.	Wagons à gaz Pintsch.	Chasse-neige ordinaire.	Chasse-neige à ailerons.	Chasse-neige à rotation.	Chasse-neige à double voie.	Chasse-neige double.	*Flangers.*	Grues à vapeur.	Wagons dis. de grav.-Rogers.	Régaleurs de ballast.	Charrue à gravier centrale.	Charrues à gravier latérales.	Charrues p. déch. le gravier.	Wagons dis. de gra. à aileron.	Malaxeurs à béton.	Machines à jet de sable.	Wagons de forage.	Wagons de creusage.	Treuils à vapeur.	Treuils à main.	Pelles à vapeur.	Machines portatives pour scier et perforer les rails.	Sonnettes.	D'arpentage et d'inspection.	Déchargeurs de rails.	Wagons à déblai.	Wagons-logis.	Chasse-neige en acier.	Poseurs de rails.	Wagons à cendre.	Total des wagons de construction.
Disponibles, en état de servir et en réparation, le 31 mars 1917	23	3	2	53	27	2	3	1	53	23	7	1	13	4	11	1	5	1	1	1	1	7	12	1	2	27	5	71	1	32	20	149	563
A remplacer, le 31 mars 1917		1							1																								2
Total du matériel, le 31 mars 1917	23	4	2	53	27	2	3	1	54	23	7	1	13	4	11	1	5	1	1	1	1	7		1	2	27	5	71	1	32	20	149	565
Achats et construction portés au compte du renouvellement du matériel — Neufs																																	
Achats et construction portés au compte du renouvellement du matériel — Seconde main																																	
Achats et construction portés au compte du capital — Neufs																																	
Achats et construction portés au compte du capital — Seconde main					1						1		1	1	1								1										6
Reconstructions portés au compte du capital, wagons fermés en flangers									3																					2			5
									3																								3
Transformés aux ateliers																																	
Total du matériel, la 31 mars 1918	23	4	2	53	28	2	3	1	60	23	8	1	14	5	12	1	5	1	1	1	1	7	13	1	2	27	5	71	1	34	20	149	579
A remplacer, le 31 mars 1917, comme ci-dessus		1		4					1																								6
Condamnés, exercice expirant le 31 mars 1918																																	
Total des wagons condamnés et détruits le 31 mars 1918		1		4					1																								6
Achats de remplacement de ces derniers		1		4					1																								6
Reconstruction et transformation																																	
Total à remplacer, le 31 mars 1918																																	
Ajouter les wagons en état de servir et en réparation	23	3	2	53	28	2	3	1	60	23	8	1	14	5	12	1	5	1	1	1	1	7	13	1	2	27	5	71	1	34	20	149	579
Total du matériel, le 31 mars 1918	23	3	2	53	28	2	3	1	60	23	8	1	14	5	12	1	5	1	1	1	1	7	13	1	2	27	5	71	1	34	20	149	579

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.

C—TABLEAU indiquant le nombre de locomotives et des différentes sortes de voitures, wagons et autre matériel roulant le 31 mars 1917 et le 31 mars 1918.

		Voitures à voyageurs.							Wagons à marchandises.									Wagons de construction.			
	Locomotives.	1re classe.	2e classe.	2e classe et bagage combinés.	Poste et fumoir.	Poste et bagage combinés.	Bagage.	Total des voitures à voyageurs.	Wagons fermés.	Wagons frigorifiques.	Wagons à bestiaux.	Wagons-réservoirs à l'huile.	Wagons convertibles Hart-Otis.	Wagons à houille.	Wagons-plates-formes.	Fourgons de queue.	Total des wagons à marchandises.	Chasse-neige.	*Flangers*.	Pelle à vapeur.	Total des wagons de construction.
Disponibles, en état de service et en réparation, 31 mars 1917	22	18	9	5	4	3	6	45	308	3	28	1	15	11	150	3	519	9	8	1	18
A remplacer le 31 mars 1917	9	5	4	2	....	1	2	14	5	....	....	....	....	1	4	1	11	2	....	....	2
Total du matériel, 31 mars 1917	31	23	13	7	4	4	8	59	313	3	28	1	15	12	154	4	530	11	8	1	20
Matériel pris à l'Intercolonial	....	1	....	....	....	....	....	1	30	....	....	....	....	....	....	....	30	....	....	....	....
Total, matériel le 31 mars 1918	31	24	13	7	4	4	8	60	343	3	28	1	15	12	154	4	560	11	8	1	20
Condamnés dans le cours de l'exercice 1917. Aucun.																					
Reconstruits au cours de l'exercice. Aucun.																					
A remplacer le 31 mars 1918	9	5	4	2	....	1	2	14	5	....	....	....	....	1	4	1	11	2	8	1	11
Ajoutez, comme étant de service et en réparation	22	19	9	5	4	3	6	46	338	3	28	1	15	11	150	3	549	9	....	....	9
Total du matériel, 31 mars 1918	31	24	13	7	4	4	8	60	343	3	28	1	15	12	154	4	560	11	8	1	20

ASSOCIATION DE SECOURS ET D'ASSURANCE DES EMPLOYÉS DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

Balance de crédit le 30 juin 1917	$ 62,647 42
Les recettes totales pour l'exercice et provenant de toutes sources ont été de	186,143 08
	248,790 50
La totalité des dépenses a été de	179,320 84
Ce qui laisse une balance de crédit de	69,469 66
Moins un compte approximatif d'obligations extraordinaires	12,050 00
Surplus net, le 30 juin 1918	57,419 66

FONDS DE SECOURS EN MALADIE ET CONTRE LES ACCIDENTS.

Les dépenses occasionnées par ce fonds ont été durant le dernier exercice de $53,556.97; et cette année ce chiffre a été porté à $74,292.78, soit une augmentation de $20,735.81. Une balance de crédit apparaît pour ce fonds le 30 juin 1918.

FONDS DE SECOURS CONTRE LES ACCIDENTS POUR LES EMPLOYÉS TEMPORAIRES.

Les dépenses occasionnées par ce fonds au cours de l'exercice ont été de	$ 17,990 33

FONDS DES DÉCÈS ET D'INVALIDITÉ TOTALE.

Cet état indique que cent quatre-vingt-six réclamations pour décès et invalidité totale ont passé aux bureaux et ont été honorées au cours de l'exercice.

Quatre-vingt-huit réclamations pour décès dus à des causes naturelles, formant un total de	$ 35,500 00
Cinquante-huit réclamations pour décès dus à des blessures mortelles, formant un total de	24,750 00
Trente-sept réclamations pour décès dus à la guerre, formant un total de	14,250 00
	74,500 00
Trois réclamations pour invalidité complète, formant un total de	750 00
	75,250 00
La somme de versements faits au cours du dernier exercice pour ce fonds a été de	52,000 00

C. B. TRITES,
Secrétaire.

W. P. SEARS,
Vérificateur.

Le fonds de décès et d'invalidité totale ainsi que celui contre les Accidents et en faveur des Employés temporaires comportent 212 réclamations de décès au cours de l'exercice, soit le plus grand nombre de décès dans une seule année qu'ait enregistré l'histoire de l'Association. Sur ce nombre il y a 59 tués ou blessés à mort au cours du désastre d'Halifax.

Nombre d'employés entrés au service militaire à partir du 4 août 1914 jusqu'au 31 mars 1918:

Lignes de l'est	1,308
Lignes de l'ouest	342
Total	1,650

Sur ce nombre (1,650) 99 ont été rapportés comme morts au feu, morts à la suite de blessures, etc., et dont 82 appartenaient aux lignes de l'est et 17 aux lignes de l'ouest. La somme des réclamations arrive à:

46 membres réguliers, désastre d'Halifax	$ 21,000 00	
13 membres temporaires, désastre d'Halifax	3,250 00	
37 membres réguliers, en service militaire	14,250 00	
		$ 38,500 00

C. B. TRITES,
Secrétaire.

ÉTAT indiquant le montant porté au crédit de l'Association de Secours et d'Assurance des Employés des Chemins de fer du gouvernement canadien par les chemins de fer du gouvernement canadien, au cours de l'exercice clos le 30 juin 1918.

Montant des primes perçues à même les feuilles de paye des Chemins de fer du Gouvernement Canadien	$ 158,225 40
Primes perçues à même les bordereaux des chemins de fer	130 24
Contributions annuelles de la part des Chemins de fer du Gouvernement Canadien	15,000 00
Primes liquides des Chemins de fer du Gouvernement Canadien	41 41
Total	$ 173,397 05

S. L. SHANNON,

Contrôleur et trésorier pour les Chemins de fer du gouvernement canadien.

CAISSE DE PRÉVOYANCE DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD ET DE L'INTERCOLONIAL.

Balance au crédit de la caisse le 31 mars 1917		$ 343,553 72
Les contributions versées par les employés durant l'exercice étant de un et demi pour cent de leurs salaires ont été de	$ 197,688 90	
Les contributions versées par les chemins de fer de l'État ont été de	100,000 00	
		297,688 90
Montants reçus pour remboursements, etc		459 73
Intérêt accru (à trois pour cent)		9,227 07
		$ 650,929 42
On voit que le montant versé par les employés dépasse de $97,688.90 le montant versé par les chemins de fer.		
En consultant l'article n° 4 de la Loi des caisses de prévoyance, on remarquera que la somme maxima que les chemins de fer sont autorisés à contribuer à la caisse au cours d'un exercice ne doit pas dépasser $100,000.		
Les déboursés ont été:		
Pour les allocations de retraite	$ 276,890 14	
Pour les remboursements de contributions dans le cas des employés décédés	7,227 92	
Pour les contributions remboursées, déduites par erreur	13,006 43	
Pour les contributions remboursées aux employés renvoyés, etc	280 92	
Examens médicaux pour les aspirants au service, etc	3,296 00	
Examens médicaux pour les employés se retirant du service	21 30	
Pour les frais d'élections	361 43	
Pour les appointements et les dépenses de voyages, pour le bureau du secrétaire et pour la proportion du salaire au médecin en chef	7,231 17	
Pour les membres de la Commission—Perte de temps et dépenses de voyages	26 80	
Pour papeterie, impressions, timbres-poste, etc., etc	1,788 40	
		310,130 51
Solde créditeur le 31 mars 1918		340,798 91
On remarquera dans le tableau précité des recettes et des dépenses que le montant des contributions reçu des chemins de fer et des employés durant l'exercice a été de		$ 297,688 90
Et les déboursés ont été de		310,130 51
Ce qui démontre que durant l'exercice les dépenses ont dépassé les recettes de		12,441 61
L'excédent brut, y compris l'intérêt au crédit de la caisse le 31 mars 1918 était de		340,798 16

C. A. HAYES,
Président.

C. B. TRITES,
Secrétaire.

RAPPORT DU CONTRÔLEUR ET DU TRÉSORIER.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

COMPTE DU CAPITAL, pour l'exercice finissant le 31 mars 1918.

1917.	Dt.		$ c.	$ c.	1917.	Av.	$ c.
	Chemin de fer Intercolonial.						
31 mars.	Construction du chemin de fer Intercolonial jusqu'à date		4,805,263 67	120,257,032 80	31 mars.	Dominion du Canada	132,266,559 89
	Construction et améliorations		37,490 12				
	Embranchement de Dartmouth à Deans						
	Achat des navires «McKee» et «Drummond»		1,020,000 00				
	Elimination des passages à niveau—Moncton		9,653 80				
			5,872,407 59				
	Av.						
	Construction originelle, 1916-17	125 00					
	De Moncton	150 00					
	Matériel roulant	12,000 00					
			12,275 00				
				5,860,132 59			
	Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.						
	Coût du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard jusqu'au 31 mars 1917		11,451,124 15				
	Construction et améliorations	74,153 25					
	Pour un bac à wagons—Construction de têtes-de-lignes, etc	304,355 04					
			378,508 29				
	Av.						
	Vap. «Northumberland», 1916-17	75 00					
			378,433 29				
				11,829,557 44			
	Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard.						
	Coût du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard jusqu'au 31 mars 1917		270,790 66				
	Construction et améliorations		120,663 61				
				391,454 27			
	Chemin de fer International.						
	Coût du chemin de fer International jusqu'au 31 mars 1917		7,662 45				
	Construction et améliorations		5,369 51				
				13,031 96			

Chemin de fer Transcontinental National.						
Coût du chemin de fer Transcontinental National jusqu'au 31 mars 1917		163,797,783 66				
Construction et améliorations	870,615 08					
Paiement des réclamations pour l'emplacement de la voie	209,575 57					
	1,080,190 65					
Av.						
Déboursés durant les exercices précédents	389,737 46					
		690,453 19				
			164,488,236 85			
Chemins de fer de l'Etat.						
Matériel roulant		24,392,985 80	24,392,985 80	1918.	Dominion du Canada	194,964,821 88
			327,231,381 77			327,231,381 77

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

COMPTE du revenu général pour l'exercice finissant le 31 mars 1918.

Frais d'exploitation.		$ c.
Entretien de la voie et des constructions		7,452,300 05
Entretien du matériel		5,816,510 34
Dépenses du trafic		442,456 42
Transport—Par chemin de fer		17,478,204 13
Transport—Par eau		398,869 54
Opérations diverses		440,649 32
Dépenses générales		536,605 62
Location des lignes louées:—		
Chemin de fer de Vale	1,200 00	
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick	90,000 00	
Chemin de fer Transcontinental	600,000 00	
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-douard	2,692 60	
		693,892 60
		33,259,488 02

Recettes.	$ c.
Recettes des marchandises	20,307,932 03
Recettes des voyageurs	6,861,445 32
Recettes des malles et des messageries	1,183,873 99
	28,353,251 34
Moins diverses recettes	1,176,732 76
	27,176,518 58
Balance	6,082,969 44
	33,259,488 02

CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT.

BILAN général pour l'exercice finissant le 31 mars 1918.

DT.	$ c.
Matériel général	6,205,809 45
Espèces	7,805 98
Compte indéterminé du vérificateur	333,143 57
Espèces en transit	30,246 74
Compte indéterminé des pertes et dommages	43,391 71
Marchandises non réclamées	4,019 65
Compte de la caisse de prévoyance du receveur général	2,207,365 23
Receveur général, salaires non réclamés	5,453 06
Receveur général, fonds médical	35,193 76
Receveur général, fonds des apprentis	2,697 98
Compte du prêt de rails	99,025 14
Chefs de gare	698,118 20
Stock du commissaire—Restaurant de Moncton	571 17
Stock du commissaire—Restaurant de Newcastle	544 70
Stock du commissaire—Restaurant de St-Jean	932 08
Stock du commissaire	29,250 12
Déboursés pour le compte indéterminé de la voie et du matériel—Chemin de fer International	2,666 67
Déboursés pour le compte indéterminé de la voie et du matériel—Améliorations à Fredericton	2,905 21
Déboursés pour le compte indéterminé de la voie et du matériel—Chemin de fer de St-Jean et Québec	2,775 45
Déboursés pour le compte indéterminé de la voie et de l'équipement—Chemin de fer de Vale	13,575 71
Compte indéterminé de l'aide aux embranchements	148,434 61
Compte indéterminé de l'emprunt de la Victoire	3,285 00

AV.	$ c.
Dominion du Canada—	
Comptes du renouvellement du matériel	9,285,244 01
Chemins de fer de l'Etat	998,364 17
Caisse de prévoyance des employés	340,798 91
Compte du renouvellement des polices contre l'incendie	202,905 74
Compte du renouvellement des rails	342,083 04
Fonds des apprentis	1,786 28
Déboursés pour la voie et le matériel—compte indéterminé—magasins—chemin de fer International	18,672 95
Déboursés pour le compte indéterminé de la voie et du matériel—rails transportés outre-mer	1,019,596 46
Marchandises en transit	94,772 70
Grand-livre du compte indéterminé des particuliers et des compagnies	83,270 56

CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT—*Fin.*

BILAN général pour l'exercice finissant le 31 mars 1918—*Fin.*

Dt.	$ c.	Av.	$ c.
Fonds médical des employés	13,024 68		
Grand-livre des particuliers et des compagnies	1,781,213 96		
Grand-livre du trafic	490,057 79		
Grand-livre des loyers	3,003 10		
Grand-livre du service des wagons	12,983 47		
Avances	210,000 63		
	12,387,494 82		12,387,494 82

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

COMPTE DU MATÉRIEL GÉNÉRAL, pour l'exercice finissant le 31 mars 1918.

Dt.		$ c.	Av.		$ c.
Solde le 31 mars 1917		4,818,102 74	Emissions au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1918	$14,750,002 00	
Achats durant l'exercice finissant le 31 mars 1918	15,403,557 94		Ventes de matériel, de combustible, etc	2,634,655 01	
Débité des autres ministères	3,770,338 46		Ventes de vieux matériel	675,366 36	
Main-d'œuvre	150,917 77				18,060,023 37
Bordereaux de paie du personnel	122,915 91		Solde—		
		19,447,730 08	Matériel ordinaire y compris le combustible	4,971,512 90	
			Matériel pour la voie et pour les ponts	1,234,296 55	
					6,205,809 45
		24,265,832 82			24,265,832 82

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

TABLEAU DES ESPÈCES REÇUES, pour l'exercice finissant le 31 mars 1918.

Dt.		$ c.	Av.	$ c.
Solde en main le 1er avril 1918		0 02	Montant déposé au crédit de l'honorable Receveur général du Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1918	34,431,083 63
Montants reçus durant l'exercice et crédités comme suit:			Laissant un solde en main le 31 mars 1918 comme suit	7,805 98
Chefs de gare	21,338,842 40			
Grand-livre du trafic	7,960,885 18			
Grand-livre du service des wagons	262,582 32			
Grand-livre des particuliers et des compagnies	4,147,202 96			
Grand-livre des loyers	41,146 22			
Grand-livre général	688,230 51			
		34,438,889 59		
		34,438,889 61		34,438,889 61

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Compte du renouvellement des rails.

	$ c.
Le 1er avril 1917 il y avait au crédit du compte du renouvellement des rails un solde de...	342,083 04
Au cours de l'exercice il n'a rien été prélevé à même ce compte..........	
Ce qui laisse un solde créditeur au compte du renouvellement des rails le 31 mars 1918 de..	342,083 04

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Compte du renouvellement des polices contre l'incendie.

	$ c.
Le 1er avril 1917 il y avait au crédit du compte du renouvellement des polices contre l'incendie un solde de..........	297,442 59
On a prélevé à même ce compte durant l'exercice un montant de..........	94,536 85
Ce qui laisse un solde créditeur au compte du renouvellement des polices contre l'incendie le 31 mars 1918 de..........	202,905 74

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Compte du renouvellement du matériel.

——		Dt.	Av.
		$ c.	$ c
Il y avait un solde créditeur le 1er avril 1917 au compte du renouvellement du matériel de..........		....	1,661,208 89
Espèces reçues de la vente du vieux matériel roulant..........		....	38,236 66
			1,699,445 55
Il a été débité à ce compte pour l'achat de matériel roulant:			
24 wagons-plates-formes usagés..........		....	6,960 00
14 wagons «Hart» usagés..........		....	11,200 00
132 wagons-plates-formes de 35 tonnes..........		....	46,284 82
94 wagons usagés en bois «Hopper»..........		....	31,029 62
119 fourgons usagés en bois..........		....	58,741 20
300 wagons-plates-formes usagés..........		....	105,378 00
142 wagons à charbon de 40 tonnes usagés..........	61,770 00		
Frais d'inspection et de transport..........	1,530 33		
			63,300 33
Matériel roulant acheté en 1915–16 et en 1916–17 porté au compte du revenu du fonds consolidé:			
200 wagons à bestiaux de 30 tonnes..........		187,000 00	
20 wagons «Hart» de 30 tonnes..........		9,000 00	
52 wagons «Hart» de 40 tonnes..........		41,300 00	
132 wagons «Hart» de 40 tonnes..........		81,725 00	
51 wagons-plates-formes de 30 tonnes..........		4,960 00	
61 wagons-plates-formes de 30 tonnes..........		9,760 00	
Changement du déchargement central des wagons en déchargement latéral.		907 40	
Changement des wagons du commissaire en wagons combinés du commissaire et réfectoires..........		218 68	
Réparations et soins de 12 wagons dortoirs usagés..........		10,417 73	
Réparations et soins de huit wagons dortoirs usagés..........		7,404 15	
Réparations de wagons de voyageurs usagés, achat de matériel..........		7,048 07	
Modification d'un wagon-salon acheté..........		1,532 72	
Modification d'un wagon à touristes acheté..........		1,420 77	
Réparations et frais de transport sur le wagon à touristes n° 1152..........		559 32	
Frais de transport sur des wagons à voyageurs achetés..........		347 90	
Changement de deux wagons-salons et dortoirs en wagons à bagages..........		12,238 86	
Changement de trois wagons-plates-formes en wagons gratte-neige de cours.		2,346 81	
			701,081 38
Ce qui laisse un solde créditeur au compte du renouvellement du matériel le 31 mars 1918 de..........		....	998,364 17

CHEMINS DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE DE LA LOCATION pour l'exercice finissant le 31 mars 1918.

1918.	Dt.	$ c.	1918.	Av.	$ c.
31 mars	Location du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'île-du-Prince-Édouard, à partir du 1er novembre 1916, jusqu'au 1er août 1917—273 jours à 4% sur $90,000....................	2,692 60	31 mars	Dominion du Canada........	2,692 60
		2,692 60			2,692 60

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK

COMPTE DE LOCATION, pour l'exercice finissant le 31 mars 1918.

1918.	Dt.	$ c.	1918.	Av.	$ c.
31 mars	Location du chemin de fer International du Nouveau-Brunswick, à partir du 1er février 1917 au 31 janvier 1918....................	90,000 00	31 mars	Dominion du Canada.......	90,000 00
		90,000 00			90,000 00

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

COMPTE DE LOCATION, pour l'exercice finissant le 31 mars 1918.

1918.	Dt.	$ c.	1918.	Av.	$ c.
31 mars	Montant payé au chemin de fer du Grand Tronc Pacifique pour la location de l'embranchement du lac Supérieur, à partir du 1er avril 1917 jusqu'au 31 mars 1918, inclusivement, à $50,000, par mois..........	600,000 00	31 mars	Dominion du Canada........	600,000 00
		600,000 00			600,000 00

CHEMIN DE FER DE VALE.

COMPTE DE LOCATION, pour l'exercice finissant le 31 mars 1918.

1918.	Dt.	$ c.	1918.	Av.	$ c.
31 mars	Montant payé à la Acadia Coal Co., pour un an de location du chemin de fer de Vale, à partir du 1er mai 1916, jusqu'au 30 avril 1917........................	1,200 00	31 mars	Dominion du Canada.......	1,200 00
		1,200 00			1,200 00

CHEMIN DE FER DE ST-JEAN ET QUÉBEC.

Compte du revenu, pour l'année finissant le 31 mars 1918.

Déboursés.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien de la voie et des constructions	46,669 76	Voyageurs	29,993 11
Entretien du matériel	6,744 29	Marchandises	55,011 55
Trafic	3,162 93	Malles et messageries	2,999 22
Transport—par chemin de fer	80,713 93		88,003 88
Dépenses générales	3,681 52	Moins—divers	23,565 59
	140,972 43		64,438 29
Location (compte des recettes)	71,726 24	Solde	148,260 38
	212,698 67		212,698 67

CHEMIN DE FER DE ST-JEAN ET QUÉBEC.

Bilan général, pour l'exercice finissant le 31 mars 1918.

Dt.	$ c.	Av.	$ c.
Grand-livre des particuliers et des compagnies	2,627 70	Dominion du Canada	5,647 63
Espèces en transit	47 67	Grand-livre des locations	9 90
Compte indéterminé de l'auditeur	221 21	Marchandises en transit	1,665 55
Chefs de gare	1,425 08		
Province du Nouveau-Brunswick	2,977 51		
Grand-livre du trafic	23 91		
	7,323 08		7,323 08

CHEMIN DE FER DE ST-JEAN ET QUÉBEC.

État des espèces reçues, pour l'exercice finissant le 31 mars 1918.

Dt.		$ c.	Av.	$ c.
Solde en main le 1er avril 1917		Auc.	Montants déposés au crédit de l'honorable receveur-général durant l'exercice terminé le 31 mars 1918	116,457 36
Chefs de gare	$ 95,350 66			
Grand-livre du trafic	13,010 22			
Grand-livre des particuliers et des compagnies	7,986 58			
Grand-livre des locations	109 90			
		116,457 36		
		116,457 36		116,457 36

CHEMIN DE FER DE ST-JEAN ET QUÉBEC.

Compte du matériel, pour l'exercice finissant le 31 mars 1918.

Dt.		$ c.	Av.	$ c.
Solde le 31 mars 1917		104 33	Emissions durant l'exercice finissant le 31 mars 1918	515 13
Achats durant l'exercice clos le 31 mars 1918	410 80		Ventes de vieux matériel	54 00
Débité d'autres ministères	54 00			
		464 80		
		569 13		569 13

ANNEXE III.

RAPPORT DE W. A. BOWDEN, INGÉNIEUR EN CHEF DU MINISTÈRE.

OTTAWA, le 1er avril 1918.

CANAUX.

La voie de navigation qui relie Montréal, tête de la navigation océanique, à Fort-William et à Port-Arthur, sur le côté ouest du lac Supérieur, comprend 74 milles de canal, 48 écluses et 1,155 milles de rivière ou de lacs soit un total de 1,229 milles. La profondeur minimum de l'eau, sur cette route, est de 14 pieds. De Montréal à Duluth, au sud-ouest du lac Supérieur, la distance totale est de 1,354 milles, et de Montréal à Chicago elle est de 1,286 milles. On trouvera un rapport sommaire sur cette route dans la partie VII avec les détails des divers travaux exécutés le long de son parcours. Cette voie d'eau se relie à Fort-William et à Port-Arthur (à 6 milles l'un de l'autre), au chemin de fer du Pacifique qui va vers l'ouest et vers le sud. L'embranchement constuit au début par le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et maintenant loué par le service des chemins de fer du gouvernement canadien relie Fort-William à la voie principale du chemin de fer Transcontinental National.

Sur cette route, les abords des canaux et des chenaux des biefs intermédiaires de la rivière sont bien marqués et éclairés au moyen de bouées à gaz surveillés par le ministère de la Marine et des Pêcheries, ce qui rend la navigation sûre, la nuit comme le jour, pour les vaisseaux conduits par des pilotes expérimentés. Les canaux Lachine, Soulanges, Cornwall et du Sault-Sainte-Marie sont éclairés à l'électricité et fonctionnent à l'aide de l'énergie électrique. Le canal de la pointe Farran, est éclairé au gaz acétylène.

Au point de vue géographique, les canaux Murray, de la Trent, Rideau et les canaux de la rivière Ottawa peuvent être considérés comme des embranchements de la route directe qui relie l'est et l'ouest. En pratique, cependant, ces canaux servent à un trafic distinct, plus local. Isolée des réseaux mentionnés, la navigation de la rivière Richelieu, depuis son embouchure sur le St-Laurent, à Sorel, jusqu'au lac Champlain, s'effectue par l'écluse de St-Ours et par le canal Chambly. Dans l'extrême est, le canal Saint-Pierre relie les lacs du Bras-d'Or, dans l'île du Cap-Breton, à l'océan Atlantique.

A l'exception du canal de la Trent, où l'on est à construire un prolongement du réseau actuel, le travail exécuté aux divers canaux au cours de l'an dernier a surtout consisté en des améliorations et des réparations aux ouvrages existants.

CANAL LACHINE.

Il n'y a pas eu la moindre interruption dans la circulation des bateaux pendant toute la saison. Parmi les ouvrages les plus importants accomplis, on pourrait mentionner la réparation d'un certain nombre de portes d'écluses de rechange au bassin Wellington et la reconstruction de deux chaînes de port en amont des écluses de la côte St-Paul et de St-Gabriel. Certaines réparations

qu'il a fallu exécuter au pont à bascule à Rockfield ont nécessité la hausse du pont en août 1917. Il a été hors de service jusqu'à l'ouverture de la navigation cette année.

CANAL SOULANGES.

Les navires ont circulé sans interruption dans ce canal pendant toute la saison de navigation. On a construit en béton deux ponceaux sur le chemin à St-Féréol et à St-Antoine pour remplacer les ponceaux actuels. Un système de lumière électrique incandescente a remplacé l'ancien système d'éclairage à arc.

ÉCLUSE DE STE-ANNE.

Les réparations qu'on a effectuées à cette écluse étaient toutes peu importantes. On a démoli la vieille maison de l'éclusier qui avait grandement besoin de réparations. On en a construit une autre dans un endroit plus propice. Il n'y a pas eu d'interruption dans la circulation.

ÉCLUSE DE ST-OURS.

On n'a accompli que les réparations nécessaires pour l'entretien général de l'écluse. La circulation des navires n'a subi aucun retard.

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

On a reconstruit l'élévateur des portes du canal et on a démonté deux portes de rechange à l'écluse n° 4, et on les a reconstruites. Il n'y a pas eu d'interruption dans la circulation.

CANAL CHAMBLY.

On a effectué des réparations générales à une partie de la chaussée du côté ouest du canal sur une longueur d'environ un mille. On a reconstruit deux paires de portes d'écluse.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Ce canal est loué depuis 1907 à la *Canadian Light and Power Company* et il n'est plus sous la direction du ministère à l'exception de quelques petits ouvrages qui s'y rattachent. On a effectué quelques petites réparations à la jetée de Hungry-Bay, et on a enlevé les obstacles dans les fossés sur la terre de réserve.

CANAL CORNWALL.

Pendant toute la saison ce canal a été exploité sans accident et sans interruption de la circulation.

On peut mentionner au nombre des réparations et des améliorations les plus importantes accomplies durant l'année les suivantes: l'étayage avec du béton d'une longueur d'environ 75 pieds du mur de soutènement sud-est en aval de l'écluse n° 18, un prolongement construit par la ville de Cornwall à sa station de pompes à l'ouest de l'écluse n° 18, la construction d'à peu près 2,000 pieds de fossés souterrains en pierre dans le nouveau terrain de service près de l'ancienne écluse n° 17, la reconstruction d'un mur de protection de 300 pieds en pierre en aval de l'écluse n° 20. On a accompli des réparations temporaires, qu'on rend à l'heure actuelle permanentes afin d'obvier à un affaissement qui s'est produit sur la rive sud du canal à peu de distance en amont du barrage

supérieur, et qui s'étendait sur une distance de 50 pieds. Outre ce qui précède, on a accompli les réparations et les améliorations ordinaires peu importantes, telles que la reconstruction des portes, la construction de poteaux d'amarrage, la remise en place des chaperons de muraille, etc.

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

On a fait des réparations importantes au reservoir d'acétylène.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

On a reconstruit le mur de protection en pierre sur une longueur d'environ 1,100 pieds le long de la rive sud, et sur une longueur de 800 pieds sur la rive nord. On a construit une cheminée en briques à l'écluse n° 23, et on a installé l'éclairage électrique au lieu des anciennes lampes à pétrole.

CANAL DES GALOPS.

On a reconstruit le mur de protection en pierre sur une longueur de 350 pieds du côté sud, à l'ouest d'Iroquois. On a démoli 100 pieds de maçonnerie sèche du côté sud du fossé du gouvernement et on l'a reconstruite, près de l'usine de force motrice d'Iroquois. On a aussi effectué des réparations générales aux murs de béton du fossé du gouvernement. A Cardinal, on a posé 860 pieds de drains de tuiles le long du chemin du gouvernement à l'ouest du pont tournant. Les petites réparations ordinaires ont aussi été exécutées.

CANAL MURRAY.

On a réparé et on a reconstruit en partie à peu près 7,600 pieds du mur de protection en pierre. On a entièrement réparé le chemin public le long du côté nord du canal. On y a placé environ 300 verges de gravier. On a accompli les réparations générales aux ponts, aux ponceaux, fossés, etc., comme d'habitude.

CANAL RIDEAU.

On a effectué les réparations générales d'une nature semblable à celles des années précédentes au cours de la dernière saison. La circulation des bateaux n'a subi aucun arrêt. On peut noter les réparations et les améliorations plus considérables suivantes: A l'avenue Pretoria, Ottawa, on a construit un nouveau pont-levis pour remplacer l'ancien pont près du même emplacement. A Black Rapids, on a démoli une grande partie de l'écluse et on l'a reconstruite en pierre de taille. On a construit une jetée-sommier de 140 pieds de long à Burritts Rapids. A l'écluse de Newdoro, on a reconstruit en béton le parapet en amont de l'écluse, qui était anciennement du coffrage. On a construit une nouvelle remise à Jone's Falls. On a effectué de grandes réparations à la maçonnerie de l'écluse supérieure à Brewer's Lower Mills.

CANAL DE LA TRENT.

La route du canal de la Trent, telle qu'exploitée actuellement et en voie de construction, est située entre Trenton et la baie de Quinté, où on fait le raccordement direct avec le lac Ontario, et Honey Harbour sur la baie Georgienne, duquel port les grands lacs sont immédiatement accessibles. La partie du canal en voie de construction est située entre le lac Couchiching et la baie Georgienne.

Canal en exploitation.

Cette partie du canal qui se trouve entre Trenton et le lac Rice est à l'heure actuelle pratiquement achevée, et on s'attend qu'elle soit ouverte formellement à la circulation générale de bonne heure au cours de la prochaine saison; on peut donc dire que la longueur du canal actuellement exploitée, ou prête à être exploitée est d'environ 200 milles, ou entre Trenton et Washago. Outre cette longueur, les autres chenaux entretenus formeraient approximativement un total de 90 milles.

On a accompli diverses réparations et améliorations à ces parties du canal qui ont été exploitées régulièrement, parmi lesquelles on peut mentionner comme les plus importantes: on a fait du dragage au banc de sable de l'île Robinson, à Yankee Bonnets et près de Bobcaygeon. On a reconstruit en bois le barrage de Kanesis, et on a renouvelé les planchers des barrages de la rivière Hawk et du lac Drag. A Peterboro, on a construit un hangar pour l'huile, en blocs de béton. La circulation des bateaux n'a subi aucun retard sérieux pendant toute la saison.

Canal en voie de construction.

Région des lacs Ontario et au Riz.—Cette division comprend la partie du canal qui s'étend de Trenton à l'extrémité orientale du lac au Riz d'une longueur, totale de 56 milles et demi. Comme nous l'avons déjà fait remarquer, cette section du canal est pratiquement terminée et sera inaugurée pour le commerce de bonne heure le printemps prochain. On trouvera une description détaillée des travaux de sa construction ainsi que d'intérêt général dans le rapport de l'an dernier et aussi dans ceux de plusieurs années précédentes. Quand il sera terminé le travail tout entier aura coûté un peu plus que cinq millions de dollars.

Région de la Severn.—Cette division comprend la partie du canal située entre le lac Couchiching et Port Severn, dans la baie Georgienne, d'une longueur totale de 43 milles. Cette étendue comprendra 4 milles de canal, 5¼ milles de chenal creusé et 33 milles de rivière profonde et de navigation sur le lac. La différence de niveau d'environ 139 pieds entre le lac Couchiching et le lac Huron, sera atténuée par cinq écluses. Il faudra quinze digues pour régulariser le niveau de la rivière. La route du canal sera traversée par huit ponts en acier; cinq pour des grandes routes et trois pour des chemins de fer. Cinq de ces ponts seront à tabliers fixes et les autres seront des ponts tournants. Pour les besoins de la construction cette division a été subdivisée en quatre sections ou entreprises, connues sous les noms de sections 1, 2, 3, et section de Port Severn. La section n° 1, n'a pas encore été adjugée et il est peu probable qu'on demande des soumissions avant la fin de la guerre. Les travaux à entreprendre comprendront la construction de trois écluses et de deux lignes régulatrices et s'étendront de l'eau profonde dans la baie Georgienne, près de l'île n° 181, à 17 milles à l'est, jusqu'à un point en amont de la Grande Chute, près de l'embouchure de la Severn. La section 2, actuellement sous entreprise, s'étend de la Grande Chute jusqu'à un point en amont des rapides McDonald, une distance de 11½ milles. Les travaux compris dans le contrat sont surtout: la construction d'une digue au chenal Pretty, une digue, une écluse, une usine génératrice aux Rapides Swift et la reconstruction du pont du Canadian Northern aux rapides Ragged. La digue du chenal Pretty a été terminée vers la fin de 1915. La digue des rapides Swift a été finie à la clôture de la navigation, l'an dernier. Depuis que cette digue a été terminée l'eau de la rivière entre les rapides Swift et Ragged s'est élevée de 47½ pieds. L'usine génératrice de cet endroit a été terminée, toutes les machines installées et on compte l'exploiter dans quelques jours. Les travaux ont bien marché pour la construction de l'écluse. L'excavation pour la fouille de l'écluse est à peu près terminée. Le

béton de l'écluse et les deux jetées d'entrée sont aux trois quarts terminés. Les jetées de l'entrée amont, le parapet et le renforcement des portes ont été terminés, et les travaux des murs latéraux sont très avancés. Au cours de l'an dernier on a terminé le pont à tablier tournant de Washago, pour le passage du Canadian-Northern. L'approche en longerons à l'extrémité ouest n'est pas encore construite et la dérivation des voies de chaque côté du pont a été retardée par suite du manque de rails. On n'a pas fait d'autres travaux à la structure du pont des rapides Ragged. La section 3, qui a environ 15 milles ¼ de long, s'étend de l'extrémité est de la section 2 jusqu'à l'eau profonde du lac Couchiching. L'entreprise comprend la construction d'une écluse exactement au nord du lac Couchiching, de deux ponts tournants pour grandes routes, d'un pont tournant pour chemin de fer et de plusieurs petites digues près de Washago, en même temps qu'une quantité de travaux d'excavation dans le roc et la terre. A cause de l'état de choses résultant de la guerre, le contrat a été annulé le 1er décembre dernier. A peu près la moitié des travaux exigés pour cette entreprise se trouvaient terminés quand le contrat a été remis. Parmi les travaux terminés voici le plus important: l'excavation pour l'écluse de Couchiching est pratiquement terminée ainsi que les travaux en béton des jetées d'entrée d'amont; le parapet et le mur d'enfoncement sont très avancés. Le creusage du chenal dans le lac Couchiching est presque terminé. La tranchée du canal à travers la campagne du pont de la route Muskoka jusqu'à la rivière est très avancée. On a terminé le pont de la route de Muskoka et il est actuellement utilisé. A la traverse de la route Hamlet on a seulement terminé la jetée à pivot du pont tournant. Le pont tournant pour la traverse du Canadian Northern est terminé sauf en ce qui regarde les tabliers fixes de l'extrémité ouest.

CANAL WELLAND.

Au cours de l'an dernier le canal a été exploité pendant huit mois. Un total de 2,816 vaisseaux y ont passé, ce qui constitue une augmentation considérable sur les chiffres des deux années précédentes. Voici les plus importantes des diverses réparations et améliorations faites au canal pendant l'année. Le pont tournant qui passe au-dessus du canal, à l'extrémité amont des écluses de Port Colborne a été amélioré en y ajoutant un trottoir de 5 pieds de large, avec un garde-fou sur le côté. Des passerelles en béton ont été mises à l'écluse n° 6 sur le vieux canal, au-dessus du passage de l'île de l'Oie. D'importantes réparations ont été faites aux travaux noyés du vieux canal jusqu'au bief de l'écluse n° 3. Le canal d'alimentation a été très détérioré par les inondations du printemps, surtout à Dunville et à Port Maitland. A Dunville le grand pont au-dessus de la digue a été pratiquement démoli par l'inondation et la débâcle. A Port Maitland, les eaux ont miné la jetée est, au nord du coude et causé des dommages. Dans ces deux cas, il n'a pas encore été possible de faire des réparations complètes.

ÉLÉVATEUR DE PORT COLBORNE.

Au cours de l'an dernier les affaires de cet élévateur ont été un peu moins considérables qu'en 1916, les recettes nettes montrant une diminution de $11,392.57. Ceci peut pour beaucoup s'attribuer au fait que la mise en sacs de l'avoine a été suspendue au commencement de septembre. Le contrat passé avec M. J. Hogan pour la réparation du quai de mouillage à l'ouest de l'élévateur a été exécuté d'une manière satisfaisante durant la saison de navigation.

CANAL MARITIME WELLAND.

A cause de la guerre tous les travaux de construction ont été suspendus au canal maritime Welland au cours de l'an dernier et on a annulé tous les contrats d'entreprises de construction. Il a fallu néanmoins divers travaux d'entretien

dont les principaux sont comme suit:—On a dû placer un rang de pilotis sur le côté nord de la batture de terre entre le lac et l'écluse n° 1 pour l'empêcher d'être balayée par les gros temps. Un éboulement s'est produit à la traverse de la route de Queenstown et la culée Est du pont a été emportée tandis que la route a été endommagée. Il a fallu changer une partie de la grande route et pourvoir au drainage souterrain par la construction d'un ponceau temporaire en bois. Un autre éboulement s'est produit à l'écluse n° 3 et a été la cause de bien des ennuis. Néanmoins, on a fait le nécessaire pour l'arrêter. On trouvera des détails complets au sujet du plan général du canal maritime Welland et des divers travaux qui y ont été accomplis dans les rapports des années précédentes.

CANAL ST. PIERRE.

Les travaux d'amélioration commencés en 1912, et qui consistaient dans la construction d'une nouvelle écluse et entrée à l'extrémité océanique du canal ont été terminés en novembre 1917. Le coût total des travaux a été de $561,880. La nouvelle écluse a 100 pieds de long de plus que l'ancienne et tous les travaux, tels que complétés, améliorent beaucoup l'ancien canal. Les travaux de la dernière saison, travaux qui ont finalement terminé le canal, ont consisté principalement dans le dragage de l'entrée océanique, et la construction de plus de 300 pieds de mur en béton sur des caissons de béton, et du côté ouest de l'entrée. Enfin on a donné la dernière main à tous les travaux.

Quelques explications générales au sujet de ce canal et de son histoire ne seront pas déplacées dans ce rapport. Le canal St-Pierre, qui a environ un demi-mille de long, relie l'océan Atlantique au lac du Bras-d'Or, à Cap-Breton, N.-É. Il a une écluse de marée de 300 pieds de long, 48 pieds de large et 18 pieds de profondeur sur le seuil aux eaux les plus basses. Le canal a été d'abord ouvert à la navigation en 1869 et, depuis cette date, a été vidé trois fois pour qu'on y fasse des réparations et améliorations importantes. On s'en sert surtout pour les envois de charbon de Sydney et pour le transport des produits de la ferme venant de l'Ile du Prince-Edouard à l'intérieur de Cap-Breton,

CANAL DU SAULT-STE-MARIE.

Durant la dernière saison ce canal a été ouvert au trafic 236 jours. Il n'y eut pas d'accident ni de retard à aucun moment. Le volume du trafic effectué dans le canal révèle une diminution sur l'année dernière. La reconstruction en béton du sommet de la jetée sud d'aval, commencée il y a trois ans, a été continuée la saison dernière. Les progrès des travaux sont satisfaisants. Il reste une longueur d'environ 200 pieds de jetée à reconstruire. Aucune autre amélioration importante n'a été faite.

CHEMINS DE FER.

TERMINUS DE LA TRAVERSE DES WAGONS—DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND.

Cette entreprise, terminée au cours du dernier exercice, comprenait la construction de l'outillage du port, jetées de débarquement, etc., à Cap Tormentine, N.-B. et à la pointe Carleron, I.-.P-E.; ainsi que la construction d'environ 3 milles de voie ferrée reliant l'embranchement de Traverse du Cap, sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard avec le terminus de la pointe Carleton. La largeur du détroit de Northumberland entre Carleton Point et Cap Tormentine est de 8 milles. Un service régulier de traversiers est actuellement exploité.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

Au cours de l'an dernier on a fait le régalage de toute la ligne du Pas à Port Nelson et on l'a terminé. La pose des rails n'a pas été continuée. La ligne principale, avec les voies d'évitement nécessaires pour l'exploitation d'un léger trafic s'étend du Pas jusqu'à la seconde traverse de la rivière Nelson, à Kettle Rapids, soit une distance de 334 milles. La distance totale entre le Pas et Port Nelson est de 424 milles et il reste donc, par conséquent, environ 90 milles de rails à poser. On a posé pas mal de ballast au cours de l'année et on a aussi refait plusieurs rampes déprimées et corrigé des affaissements. Les culées et piliers du pont des rapides Kettle ont été complétés dès le début de la saison et on a posé les travaux d'acier. La peinture du pont se fera au cours de la saison prochaine.

TERMINUS DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON PORT NELSON, MANITOBA.

Le développement en eau profonde de ce port qui consiste en une île artificielle construite près de l'extrémité extérieure des battures de la plage, à environ deux tiers de mille du rivage et reliée à la terre ferme par un pont de dix-sept arches, a progressé rapidement. L'île, telle qu'elle est construite, a maintenant un demi-mille de long et est enfermée de tous les côtés, sauf celui de l'eau profonde, par des caissons de bois qui la soutiennent tandis que l'intérieur a été rempli avec les matériaux enlevés à la drague dès emplacements des quais et du chenal. La guerre a beaucoup nui aux travaux et on ne nous a livré qu'un navire de matériaux et de fournitures ce qui fait que le travail de la fin de la saison a été écourté.

On a coulé 2,984 pieds de caissons pour les travaux de l'île artificielle et 2,384 ont été terminés jusqu'à une hauteur de 23 pieds. Les caissons ont été remplis et en partie appuyés par du gravier, des roches et d'autres matériaux.

Un caisson brise-glace a été construit à environ un mille en avant du pont, entre l'île et la côte, dans le but de briser les glaces de la débâcle du printemps.

Le dragage a été continué toute la saison dans le chenal d'eau profonde comme au-dessus de la pointe Flamboro, où l'on y a pris 38,000 verges cubes de gravier pour remplir les caissons.

La dernière couche de glace du port est partie le 13 juin et, bien qu'il se soit encore formé de la glace après cette date, la navigation s'est ouverte le 13 juin pour les bateaux à gazoline et le 19 pour les remorqueurs à vapeur et autre vaisseaux. Une des dragues a commencé le travail le 1er juin.

La première glace s'est montrée dans le port le 11 octobre et le dernier bateau a été retiré de l'eau le 23 du même mois.

La diminution des effectifs a commencé en septembre et, après le premier de l'an 1918 il n'est resté que vingt hommes aux travaux. Ces hommes s'occupaient surtout des relevés et des creusages d'essai.

ANNEXE IV.

RAPPORT DE. M. C. N. MONSERRAT, PRÉSIDENT ET CHEF DU BUREAU DES INGÉNIEURS DU PONT DE QUÉBEC.

Actuellement l'état des travaux se rapportant à la construction du pont de Québec est le suivant:—

Les travaux qui restent à faire au pont sont les suivants:

Terminer la peinture, terminer le rivetage, terminer les trottoirs en béton, terminer les garde-fous, enlever les échafaudages des piedestaux des côtes nord et sud; niveler et nettoyer autour du bras d'ancrage sud, enlever les quais et caissons du côté nord et placer une fondation à pierres perdues en dehors du nouveau pilier principal nord.

L'entrepreneur emploie actuellement 150 hommes à la peinture et il faudra probablement plusieurs mois pour terminer ce travail. Environ 100 honmes sont employés à d'autres travaux sur le pont et il semble que, de bonne heure cet automne, le pont se trouvera entièrement terminé et prêt à retirer des mains des entrepreneurs.

Au bureau, le personnel s'occupe de vérifier les états des pesanteurs de toutes les pièces qui entrent dans la construction du pont afin de préparer une estimation finale des travaux. Ils s'occupent aussi à préparer des données, plans, etc., pour servir de référence ou pour publier un rapport final s'il est exigé.

ANNEXE V.

RAPPORT DE ALEX. FERGUSON, INGÉNIEUR CHARGÉ DE LA DÉPOSE CAPITALE DES RAILS POUR DES FINS DE GUERRE.

Le 21 mai 1917 des instructions ont été données pour commencer les travaux de dépose des rails des voies du Grand-Tronc-Pacifique et du Canadian Northern entre Imrie et Resplendent, Alberta, afin d'avoir des rails pour l'usage des armées de Sa Majesté en France, tel qu'il était stipulé dans un décret du Conseil n° 1395 en date du 18 mai 1917.

On a immédiatement créé une organisation et les travaux de dépose et de transformation des deux voies en une seule ont été commencés.

La voie du Grand-Tronc-Pacifique entre Imrie et la jonction Leeman a 13.6 milles; entre Obed et Pocahontas, 42.25 milles et entre Geikie et Resplendent 34.8 milles. Les rails et fers d'angle ont été enlevés et expédiés à Trois-Rivières pour être envoyés en France.

La voie du Canadian Northern entre Leeman et Obed, 79.9 milles et entre la jonction Snaring et Geikie, 22.05 milles a été enlevée et les rails ont été reposés sur la voie du Grand-Tronc-Pacifique entre la jonction Leeman et Obed et entre la jonction Snaring et Geikie, ce qui libérait les rails et attaches du Grand-Tron-Pacifique et permettait de les employer pour la guerre, comme le prescrivait le décret du Conseil.

La voie du Grand-Tronc-Pacifique entre Pocahontas et la jonction Snaring a été enlevée et refaite en partie avec du rail de 60 livres à la verge et en partie avec du rail de 80 livres provenant du Canadian Northern afin de permettre l'envoi en France des rails du Grand-Tronc-Pacifique et en même temps conserver les communications par voie ferrée avec les mines de Pocahontas. Cette partie de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique est exploitée comme voie de raccordement et est encore considérée comme temporaire. Il faudra probablement faire un réarrangement de la ligne principale pour réaliser des économies.

Le première expédition de rails d'acier est partie d'Edmonton pour Trois-Rivières le 17 juin 1917 et la dernière le 26 octobre 1917. Le total des expéditions a été de 23,408 grosses tonnes de rails et 1,110 tonnes de fers d'angle.

Au cours des mois d'octobre, novembre et décembre on a fait des travaux considérables de construction sur les routes entre Otley et le creek Carotte et entre Peers et Fulstow, afin de donner accès à la voie du Grand-Tronc-Pacifique aux colons. Avant la fin de l'année financière des arrangements ont été pris pour que ces routes soient terminées et aussi pour faire établir une grande route entre Rosevear, sur le Grand-Tronc-Pacifique, et Horner.

ANNEXE VI.

CONTRAT POUR L'ACQUISITION DE 600,000 ACTIONS DU CAPITAL-ACTIONS DU CHEMIN DE FER CANADIAN NORTHERN.

CONTRAT conclu le premier jour d'octobre 1917.

ENTRE SA MAJESTÉ LE ROI, représenté ici par le ministre des Finances et Receveur général et le ministre des Chemins de fer et Canaux, agissant en vertu d'un décret du Conseil daté du quinzième jour de novembre 1917 et nommés dans les présentes "LE GOUVERNEMENT" ou "SA MAJESTÉ", d'une part, et

MACKENZIE, MANN AND COMPANY, LIMITED, nommés dans les présentes "les propriétaires", d'autre part, et

THE CANADIAN BANK OF COMMERCE, dans les présentes appelée "Les créanciers gagistes" de la troisième part.

1. En vertu d'une Loi du Parlement du Canada adoptée à sa dernière session et ratifiée le vingtième jour de septembre 1917, et intitulée: "Loi autorisant Sa Majesté à faire l'acquisition du capital-actions de la compagnie dite "The Canadian Northern Railway Company", le gouvernement consent à acheter et les propriétaires consentent à vendre tous leurs intérêts dans les six cent mille actions du capital-actions de la "Canadian Northern Railway Company" (valeur au pair $60,000,000) qui ne sont pas actuellement détenues en fiducie pour Sa Majesté par le ministre des Finances, ces intérêts ne constituant pas moins que les cinq sixièmes desdites six cent mille actions. Le prix et les conditions de cette acquisition et vente sont ceux qui sont exposés ci-après et dans ladite Loi.

2. Le prix sera déterminé de la manière établie par ladite loi, c'est-à-dire:—

Le Gouverneur en conseil devra nommer un arbitre, les propriétaires et créanciers gagistes (étant les propriétaires et créanciers gagistes, respectivement, de la majorité des dites 600,000 actions) en nommeront un autre, et les deux arbitres ainsi désignés nommeront un troisième arbitre ou, à défaut d'entente au sujet de pareille nomination, le troisième arbitre sera nommé par la cour d'Échiquier du Canada. Les dits arbitres détermineront la valeur des dites six cent mille actions comme étant celle ayant cours à la date dudit contrat, et lesdits arbitres devront procéder de façon sommaire et ils pourront reçevoir à cet égard les rapports et déclarations légalisées en la manière qu'ils pourront décider et les dépositions qu'ils pourront juger nécessaires ou utiles. Ils pourront interroger les témoins sous serment, et entendre les parties par leurs procureurs ou représentants. La décision des arbitres sera finale si elle est unanime mais, si elle ne l'est pas, elle se trouvera assujétie à un appel tel que prévu par ladite Loi.

En déterminant la valeur desdites six cent mille actions, les arbitres, s'ils estiment qu'il est à propos de prendre en consiération le coût de la reproduction du réseau du chemin de fer Canadian Northern, ne devront pas y inclure l'augmentation de valeur dûe à la guerre, de la main-d'œuvre, des matériaux, du matériel roulant ou de toute propriété.

Si la valeur desdites 600,000 actions ainsi déterminée est la somme de $10,000,000 ou plus, le prix sera de $10,000,000. Si la valeur ainsi déterminée est moins que $10,000,000 le prix sera la valeur ainsi déterminée.

3. Le montant de la valeur déterminée par les arbitres sera payé par le gouvernement comme suit:—

Trois mois après la détermination du montant et la réception de la décision par le gouvernement; pourvu que le gouvernement puisse à une date antérieure et après telle détermination payer le totalité ou telle proportion dudit montant que le Gouverneur général en conseil pourra autoriser; pourvu, en outre, qu'il puisse être déduit de la valeur du capital-actions ainsi déterminée comme il est dit plus haut, sa part proportionnelle du montant de toutes dettes reconnues par le gouvernement comme existant contre le réseau du Canadian Northern Railway, ou ses compagnies constituantes, et qui n'auraient pas été dévoilées aux arbitres ou dépasseraient les montants dévoilés aux arbitres, en dehors des dettes ordinaires d'exploitation et en dehors des dettes qui peuvent convenablement se porter au compte de capital, à moins que la valeur correspondante qui s'y trouve produite ait été déjà prise en considération comme faisant partie de l'actif de la compagnie.

4. Les propriétaires conviennent avec le gouvernement que ni la Canadian Northern Company, ni aucune de ses compagnies subsidiaires ou constituantes ne contractera aucun contrat ou aucune obligation jusqu'à ce que la valeur dudit capital-action soit déterminée comme il est dit plus haut, sauf en ce qui sera nécessaire pour la direction usuelle et ordinaire des affaires de ladite compagnie, et pour être exécuté en entier dans les six mois suivant la date de tel contrat ou telle obligation, à moins que ce contrat ou cette obligation soit autorisé par le ministre des Chemins de Fer et Canaux du Canada.

5. Sans délai, après la préparation de ce contrat, au moins cinq sixièmes desdites 600,000 actions seront transférées au ministre des Finances en fiducie pour Sa Majesté, libérés de tout lien ou charges par les créanciers gagistes et libres de touts autres liens, charges et servitudes.

STIPULE:—

(A) Les actions nécessaires pour la qualification des directeurs de ladite compagnie de chemin de fer peuvent être transférées à leurs noms par le ministre des Finances, ou le ministre peut permettre que lesdites actions restent inscrites à leurs noms, aux conditions qu'il peut déterminer, et ces actions seront supposées au ministre des Finances en fiducie pour Sa Majesté, conformément à ce contrat.

(B) Seize mille actions (valeur au pair $1,600,000) actuellement détenues ou contrôlées par le gouvernement de la Colombie-Britannique comme garantie de l'exécution par la "Canadian Northern Pacific Railway Company" (compagnie formant partie du réseau de la Canadian Northern) et la "Canadian Northern Railway Company" de certains contrats passés avec ledit gouvernement, et déposées conformément aux statuts de la Colombie-Britannique ci-dessous mentionnés, seront supposées être transférées au ministre des Finances en fiducie pour Sa Majesté conformément à ce contrat, quand un ordre ou des instructions au gouvernement de la Colombie-Britannique, signé par les propriétaires, dans une forme acceptée par le ministre des Finances, lui sera livré, requérant et ordonnant audit gouvernement de transférer et de remettre au ministre des Finances en fiducie pour Sa Majesté les dites seize mille actions quand les termes desdits dépôts auront été remplis par, ou pour le compte de ladite compagnie ou autrement à la discrétion dudit gouvernement.

Les dites actions ont été déposées comme suit:—

(*a*) 5,000 actions (valeur au pair $500,000) ont été déposées en vertu du chapitre 3, des statuts de C.-B. de 1910, clause 7 (*n*) du contrat dans la cédule dudit statut.

(*b*) 1,000 actions (valeur au pair $100,000) ont été déposées en vertu du chapitre 32 des statuts de C.-B. de 1912, article 6 (2).

(*c*) 10,000 actions (valeur au pair $1,000,000) ont été déposées en vertu du chapitre 61 des statuts de C.-B. de 1914, article 5 (2).

6. L'intention des parties contractantes c'est que le tout desdites six cent mille actions seront acquises par le ministre des Finances en fiducie pour Sa Majesté conformément aux conditions de ce contrat et de ladite loi, et toutes actions en excès desdits cinq sixièmes que les propriétaires peuvent posséder ou contrôler seront transférées en même temps que lesdits cinq sixièmes, ou dès que les propriétaires seront à même de ce faire, mais s'il y avait des actions formant partie desdites six cent mille actions qui ne seraient pas transférées dans les limites d'une période que le Gouverneur en conseil peut fixer, l'autorité conférée par ladite loi au Gouverneur en conseil pour déclarer que telles actions non transférées sont la propriété du ministre des Finances en fiducie pour Sa Majesté sera exercée.

7. Sur le prix d'achat déterminé comme il est dit plus haut le gouvernement retiendra une somme représentant le prix de telles actions non transférées au prorata et comme partie des six cent mille actions, et, à mesure qu'aucune desdites actions seront transférées, ou comme le Gouverneur en conseil déclarera qu'aucune desdites actions non transférées sont dévolues au ministre des Finances en fiducie pour Sa Majesté comme il est stipulé dans la loi, le prix au prorata sera payé par le gouvernement aux propriétaires desdites actions ainsi transférées ou déclarées, ou à telles personnes que les propriétaires peuvent désigner.

8. En tout temps et s'ils en sont requis par le ministre des Finances, les propriétaires devront aider le gouvernement à faire des arrangements avec les créanciers ou avec ceux qui ont des réclamations contre la Canadian Northern Railway Company, ou toute compagnie comprise dans le réseau Canadian Northern Railway, pour le paiement ou le règlement de ces réclamations ou pour remettre le payement d'icelles.

9. Survenant la mort du troisième arbitre, sa démission ou son incapacité de continuer le travail, son successeur sera nommé par les deux arbitres demeurant ou, s'ils ne peuvent s'accorder, par le juge de la cour d'Échiquier du Canada. Si l'un des deux premiers mourait, démissionnait ou refusait ou deviendrait incapable d'agir, son successeur sera nommé sans délai par la partie contractante qui a fait sa nomination.

10. Les arbitres auront le pouvoir d'employer tels experts légaux, ingénieurs, actuaires ou toute autre aide professionnelle ou experte qu'ils désireront et les frais de ces expertises seront reconnus comme faisant partie de l'arbitrage et seront tarifiés par les arbitres.

11. Dans le cas où les arbitres ou aucune des parties désirerait que le témoignage d'aucune personne soit pris "*de bene esse*" ou en dehors du Canada, les arbitres peuvent déléguer à toute personne ayant l'autorité locale voulue pour administrer le serment, le pouvoir d'entendre cette preuve et de la remettre aux arbitres qui pourront s'en servir au rapport.

12. Les dépositions dans l'arbitrage seront prises en sténographie et transcrites par un sténographe compétent, dûment assermenté dans ce but, qui sera nommé par les arbitres et dont les honoraires feront partie des frais d'arbitrage.

13. La nomination des arbitres sera faite et les procédures des arbitres seront commencées et poursuivies de manière à ce que la détermination de la valeur soit faite et annoncée aux parties contractantes le, ou avant le 1er jour de mars 1918, ou dans les limites de toute période ultérieure que les parties peuvent d'accord accepter.

14. Les arbitres auront le droit de corriger dans leur décision toute erreur de copie, ou erreur provenant d'un oubli accidentel ou d'une omission, et ce dans les deux semaines après qu'elle aura été rendue.

15. La troisième partie dans ses pouvoirs de créancier gagiste du capital-actions de la seconde partie, et à la demande de la seconde partie, approuve les termes de ce contrat et les accepte par les présentes.

16. Les frais d'arbitrage autres que les honoraires des arbitres seront laissés à la discrétion des arbitres et pourront être tarifiés par tout fonctionnaire qu'ils nommeront dans ce but.

EN TÉMOIGNAGE DE QUOI les parties ont exécuté ce contrat.

SIGNÉ, SCELLÉ ET DÉLIVRÉ en présence de
G. A. BELL.

T. WHITE,
Ministre des Finances et Receveur Général. [Sceau.]

J. D. REID,
Ministre des Chemins de Fer et Canaux. [Sceau.]

SIGNÉ, SCELLÉ ET DÉLIVRÉ en présence de
F. H. PHIPPEN.

J. W. PUGSLEY,
Secrétaire.

SIGNÉ, SCELLÉ ET DÉLIVRÉ en présence de
A. J. L. TRIGGE.

MACKENZIE, MANN AND COMPANY, LIMITED.
W. MACKENZIE, *Président.*
[Sceau.]
R. P. ORMSBY, *Secrétaire.*

THE CANADIAN BANK OF COMMERCE. [Sceau.]

B. E. WALKER, *Président.*
JOHN AIRD, *Gérant général.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

STATISTIQUES DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION

1918

(Traduit de l'anglais.)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
J. DE LABROQUERIE TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1919

[N° 20a—1919.]

A Son Excellence le duc de Devonshire, C.J., C.P., C.G.M.G., G.C.O.V.. *etc., etc., Gouverneur général et commandant en chef du Dominion du Canada.*

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,—

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence les Statistiques des Canaux pour l'année terminée le 31 décembre 1918.

Le tout respectueusement soumis,

J. D. REID,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

A l'honorable J. D. Reid,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du Contrôleur de la Statistique relativement aux opérations des canaux du Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1918.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

G. A. BELL,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

BUREAU DU CONTRÔLEUR DE LA STATISTIQUE,
OTTAWA, 7 avril 1919.

G. A. BELL, Ecr., C.M.G.,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les statistiques des canaux pour l'année terminée le 31 décembre 1918.

RAPPORT ABRÉGÉ.

Vu l'état de guerre actuelle, la forme réduite et la matière abrégée de ces rapports adoptées l'an dernier ont été continuées.

VOLUME ET RÉPARTITION DU TRAFIC.

——	Total.	Augmentation.	Diminution.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Sault-Ste-Marie	12,91 ,711		2,533,381
Welland	2,174,298		316,244
St-Laurent	3,031,134		360,010
Chambly	369,186		65,632
St-Pierre	59,716		2,538
Murray	44,735		12,868
Ottawa	167,170		47,665
Rideau	54,136		30,413
Trent	64,893	15,969	
St-André	4,640		2,534
Total	18,883,619	15,969	3,371,285

TRAFIC BRUT DEPUIS 1915.

	Tonnes.
1905	9,371,744
1906	10,523,185
1907	20,543,639
1908	17,502,820
1909	33,720,748
1910	42,990,608
1911	38,030,353
1912	47,587,245
1913	52,053,913
1914	37,023,237
1915	15,198,803
1916	23,583,491
1917	22,238,935
1918	18,883,619

RÉSUMÉ DU TRAFIC.

Canaux.	Produits agricoles.	Articles manufacturés.	Produits de la forêt.	Produits des mines.	Total.
1917.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Sault-Ste-Marie	1,513,446	259,983	41,808	11,098,474	12,913,711
Welland	287,986	229,829	123,979	1,532,504	2,174,298
St-Laurent	337,862	235,014	397,678	2,060,580	3,031,134
Chambly	21,124	30,271	219,387	98,404	369,186
St-Pierre	9,790	6,793	1,940	41,193	59,716
Murray	....	7,796	....	36,939	44,735
Ottawa	6,450	19,048	84,540	57,132	167,170
Rideau	3,311	9,408	7,378	34,039	54,136
Trent	2,155	2,274	59,367	1,097	64,893
St-André	7	54	4,579	....	4,640
Total	2,182,131	800,470	940,656	14,960,362	18,883,619

——	1913.	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.
	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.
Produits agricoles	16·44	21·55	34·18	22·00	17·27	11·56
Articles manufacturés	3·61	3·29	7·21	3·53	3·65	4·25
Produits de la forêt	3·22	4·38	9·83	5·87	5·26	4·94
Produits des mines	76·73	70·78	48·78	68·60	73·82	79·25

TRAFIC CANADIEN ET DES ÉTATS-UNIS.

Aucun des canaux du Canada ni de ceux des Etats-Unis n'imposent de péages. Une réciprocité complète existe à l'usage de ces voies d'eau artificielles.

Année.	Navires canadiens.		Navires des Etats-Unis.		Tonnage de fret.		
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Canada.	Etats-Unis.	Total.
1908	29,040	6,780,789	7,489	4,835,320	5,012,147	12,190,673	17,502,820
1909	22,507	7,811,578	9,996	16,459,322	7,378,057	26,342,691	33,720,748
1910	25,337	8,931,790	11,462	21,777,297	7,883,614	35,106,994	42,990,608
1911	25,585	9,172,192	10,370	18,231,622	7,792,907	30,237,446	38,030,353
1912	27,371	10,237,335	11,785	24,636,190	9,376,529	38,210,716	47,587,245
1913	28,654	12,078,041	10,739	24,238,788	11,130,875	40,923,038	52,053,913
1914	26,125	12,050,856	7,742	15,636,414	9,382,206	27,641,031	37,023,237
1915	21,575	9,398,207	6,415	7,385,101	6,789,423	8,409,380	15,198,803
1916	23,002	9,839,029	6,800	10,660,839	7,486,962	16,096,529	23,583,491
1917	21,588	9,831,694	6,594	10,259,772	5,964,369	16,274,566	22,238,935
1918	18,909	7,800,972	6,791	9,616,200	3,369,477	15,514,142	18,883,619

TRANSPORT DU BLÉ CANADIEN.

Depuis 1895 le volume du blé canadien transporté annuellement par le canal canadien au Sault-Ste-Marie a été comme suit :—

	Boisseaux.		Boisseaux.
1895	1,087,800	1907	34,602,000
1896	7,274,000	1908	41,793,300
1897	9,130,167	1909	48,047,833
1898	3,456,934	1910	51,774,833
1899	7,699,267	1911	63,641,000
1900	5,573,267	1912	83,743,034
1901	5,893,034	1913	101,066,132
1902	19,896,900	1914	77,467,833
1903	25,807,800	1915	48,727,915
1904	25,250,969	1916	82,807,341
1905	22,603,500	1917	60,551,243
1906	26,361,400	1918	19,987,253

En 1918 une quantité considérable de blé canadien est passée par le canal américain du Sault-Ste-Marie. Il en était en partie de même les années précdentes.

COMPARAISON DE 1915, 1916 ET 1917.

—	1915.	1916.	1917.	1918.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Par le canal canadien	48,727,911	82,807,342	60,551,243	19,987,255
Par le canal américain	121,389,950	102,196,325	98,023,019	42,312,016
Total	170,117,861	185,003,667	158,574,262	62,299,271

La quantité totale de blé canadien, sous forme de farine, a été de 7,061,913 boisseaux. 1,569,314 barils de farine ont été représentés comme blé sur la base de 4½ boisseaux par baril.

Le montant total de blé passé par voie d'eau en 1917 et 1918 serait comme suit :—

	1917.	1918.
	Boisseaux.	Boisseaux.
Par le canal canadien	60,551,243	19,987,255
Par le canal américain	98,023,019	42,312,016
Sous forme de farine	13,230,850	7,061,913
Total	171,805,112	69,361,184

Les consignations transportées par les canaux, soit canadiens soit américains, au Sault-Sainte-Marie, de Port-Arthur-Fort-William, sont indiquées comme suit :—

De	1915.	1916.	1917.	1918.
Port-Arthur à Fort-William.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
A Montréal	3,512,410	1,233,982	1,280,170	728,500
Aux ports de la baie Georgienne	25,065,999	46,406,749	52,453,042	38,774,391
Aux autres ports canadiens	33,067,613	28,029,847	31,369,487	20,638,204
A Buffalo	106,784,542	106,349,943	72,872,692	2,158,176
Total	168,430,564	182,020,521	157,975,391	62,299,271

L'expression "autres ports canadiens" signifie pratiquement le Port-Colborne, situé à l'entrée ouest du canal Welland.

Transport du blé, par mois, en 1918.

1918.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
Canal canadien.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William-Port-Arthur à Montréal	....	71,817	50,500	241,633	66,550	46,000	160,000	92,000	....	728,500
" la baie Georgienne	190,000	260,700	564,500	....	54,000	98,366	4,283,611	3,175,500	816,646	9,443,323
" d'autres ports canad.	206,600	749.000	626,000	449,000	302,000	790,500	2,811,000	1,958,832	1,414,500	9,307,432
" Buffalo	....	....	445,300	62,700	....	....	....	....	....	508,000
Total	396,600	1,081,517	1,686,300	753,333	122,550	934,866	7,254,611	5,226,332	2,231,146	19,987,255
Canal américain.										
De Fort-William-Port-Arthur à Montréal	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" la baie Georgienne	3,173,174	140,000	959,031	233,000	24,000	268,000	2,183,876	17,862,987	4,487,000	29,331,068
" d'autres ports canad.	498,114	556,268	988,000	152,009	54,500	....	1,966,000	3,607,550	3,508,331	11,330,772
" Buffalo	373,759	754,787	400,000	....	....	....	....	121,630	....	1,650,176
Total	4,045,047	1,451,055	2,347,031	385,009	78,500	268,000	4,149,876	21,592,167	7,995,331	42,312,016
Canaux canadiens et américains.										
De Fort-William-Port-Arthur à Montréal	....	71,817	50,500	241,633	66,550	46,000	160,000	92,000	....	728,500
" la baie Georgienne	3,363,174	400,700	1,523,531	233,000	78,000	366,366	6,467,487	21,038,487	5,303,664	38,774,391
" d'autres ports canad.	704,714	1,305,268	1,614,000	601,009	356,500	790,500	4,777,000	5,566,382	4,922,831	20,638,204
" Buffalo	373,759	754,787	845,300	62,700	....	....	....	121,630	....	2,158,176
Grand total	4,441,647	2,532,572	4,033,331	1,138,342	501,050	1,202,866	11,404,487	26,818,499	10,226,477	62,299,271

Il y a eu une très grande quantité de blé en mouvement de Port-Colborne à Montréal durant l'année 1918, qui pourrait proprement être ajoutée au total pour Fort-William, Port-Arthur à Montréal. Port-Colborne a été employé comme port de transbordement. L'on pourrait attribuer le fait que presque tout le blé transporté de la tête des Grands lacs aux "autres ports canadiens" est allé réellement à Montréal.

L'on pourra s'éclaircir sur les tableaux précédents où les totaux mensuels sont diminués à une base de pourcentage, savoir:

	1915.	1916.	1917.	1918.
Avril	4·8	8·6	....	7·1
Mai	5·5	16·9	19·2	4·1
Juin	2·0	11·9	14·5	6·5
Juillet	1·9	14·4	6·1	1·8
Août	1·3	11·8	5·2	·8
Septembre	7·3	6·1	4·1	1·9
Octobre	27·5	8·7	19·6	18·3
Novembre	29·7	12·0	21·6	43·1
Décembre	20·0	9·6	9·7	16·4

TAUX DE FRET PAR VOIE D'EAU.

Des taux de fret très élevés ont été obtenus pour le blé durant la saison 1918, lesquels peuvent être acceptés comme indice du caractère en général.

Les taux du fret sur les différentes routes durant l'année ont été comme suit:—

	1915.	1916.	1917.	1918.
Port-Arthur—Fort-William à Montréal—				
Par tonne, par mille	0·132 cent.	0·205 cent	0·265 cent.	0·309 cent.
Par boisseau	4·99 "	7·55 "	9·78 "	11·39 "
Par tonne	$1·66	$2·52	$3.26	$3·80 "
Port-Arthur—Fort-William à la baie Georgienne—				
Par tonne, par mille	0·282 cent.	0·264 cent.	0·270 cent.	0·277 cent.
Par boisseau	3·54 "	4·10 "	4·25 "	4·32 "
Par tonne	$1·18	$1·37	$1.42	$1·44 "
Port-Arthur—Fort-William et autres ports canadiens—				
Par tonne, par mille	0·124 cent.	0·169 cent	0·185 cent.	0·205 cent.
Par boisseau	2·84 "	3·68 "	4·18 "	4·48 "
Par tonne	94·80 "	$1·22	$1.39	$1·49 "
Port-Arthur—Fort-William à Buffalo—				
Par tonne, par mille	0·159 cent.	0·159 cent.	0·196 cent.	0·158 cent.
Par boisseau	3·97 "	4·27 "	5·00 "	4·11 "
Par tonne	$1·32	$1·42	$1.67	$1·37

Les taux de Duluth ont été en substance les mêmes que ceux de Port-Arthur et Fort-William.

Afin que la portée des taux de fret précédents soit proprement comprise, dans leurs rapports avec les recettes brutes, une allocation doit être faite pour les frais suivants payés par les propriétaires de navires sur toutes les cargaisons de blé transportées entre Fort-William et Montréal.

Comptoir de règlement à Fort-William	·01 à ·03 cent par boiss.
Arrimeurs à Fort-William	·06 " "
Elévateur à Montréal	·30 " "
Pelletage à Montréal	·20 " "
Total	·59 cent par boiss.

La moyenne des déductions est comme suit: à Port-Colborne, 44 par boisseau; à Buffalo, 41; aux ports de la baie Georgienne, 38.

MOUVEMENT D'AUTRES GRAINS

Une quantité considérable d'autres grains que le blé est passée par les canaux canadiens et américains au Sault-Sainte-Marie en 1918. Les quatre dernières années sont représentées comme suit:—

——	1915.	1916.	1917.	1918.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Avoine	26,798,488	57,743,636	37,014,644	10,120,625
Orge	4,496,509	8,679,607	5,149,725	3,470,358
Graine de lin	2,068,582	4,931,569	5,073,760	1,588,052
Total	33,363,579	71,354,812	47,238,129	15,179,035

Tonnage des navires et du fret passé par le canal du Sault-Sainte-Marie.

Année.	Navires canadiens.		Navires des Etats-Unis.		Total, nombre.	Tonnage des navires.	Tonnage du fret.			Eclusement.	Jours d'ouverture.	Observations.
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.			Canadien.	Etats-Unis.	Total.	Nombre.	Nombre.	
1895	609	126,534	583	623,092	1,192	749,626	....	....	595,837	699	87	Canal ouvert le 9 sept. 1895.
1896	2,070	589,407	3,066	3,805,749	5,136	4,395,156	....	....	4,577,399	3,042	218	
1897	1,909	405,546	2,359	3,391,936	4,268	3,797,482	....	....	4,947,065	2,604	238	
1898	1,811	403,931	1,864	2,353,699	3,675	2,757,630	....	....	3,055,387	2,520	243	
1899	2,000	558,552	1,769	2,389,457	3,769	2,948,009	....	....	3,006,664	2,610	239	
1900	1,790	577,310	1,291	1,617,438	2,081	2,194,748	....	....	2,035,677	2,205	238	
1901	2,796	775,151	1,408	1,674,597	4,204	2,449,748	....	....	2,820,394	2,910	246	
1902	3,080	1,366,930	1,964	3,237,372	5,044	4,604,302	....	....	4,729,268	3,418	264	
1903	2,711	1,615,939	1,640	3,146,897	4,351	4,762,746	....	....	5,511,868	3,242	256	
1904	2,637	1,555,042	1,325	2,675,663	3,962	4,230,705	....	....	5,030,705	3,022	241	
1905	3,970	1,803,299	1,692	2,734,349	5,662	5,537,637	....	....	5,473,406	4,031	255	
1906	3,922	1,959,252	1,758	4,399,872	5,680	6,359,124	....	....	6,574,039	4,152	253	
1907	3,217	2,154,688	3,132	9,961,281	5,349	12,115,969	....	....	15,588,165	4,596	238	
1908	3,289	2,603,232	2,204	7,035,655	5,293	9,638,887	2,092,231	10,666,985	12,759,216	3,667	235	Provenance de la cargaison démontrée pour la première fois.
1909	2,597	2,988,936	3,734	14,850,738	6,331	17,839,674	3,366,495	24,494,750	27,861,245	5,046	240	
1910	2,744	3,173,494	5,228	20,187,704	7,972	23,361,198	2,345,619	33,050,068	36,395,687	6,110	248	
1911	2,713	3,108,880	4,068	16,252,340	6,781	19,361,220	3,177,581	27,774,128	30,951,709	6,802	236	
1912	2,643	3,296,229	5,213	22,536,015	7,856	25,832,244	4,090,362	35,579,293	39,669,655	6,200	240	
1913	3,279	3,793,434	5,006	22,181,007	8,285	25,974,441	4,954,734	37,744,590	42,699,324	6,266	246	
1914	3,011	3,473,292	2,966	13,827,870	6,977	17,301,162	3,609,747	23,989,437	27,599,184	4,712	239	
1915	3,000	3,041,003	1,331	5,443,812	4,331	8,484,815	2,561,734	5,189,223	7,750,957	4,374	248	
1916	4,595	4,089,937	2,094	8,703,187	6,689	12,793,124	4,155,911	12,657,738	16,813,649	4,777	245	
1917	3,199	3,182,960	2,138	8,712,604	5,337	11,895,564	2,875,590	12,571,503	15,447,092	4,142	237	
1918	3,067	2,436,500	1,992	7,594,042	5,059	10,030,542	1,336,861	11,576,850	12,913,711	4,034	241	

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,

Contrôleur des Statistiques.

TABLEAU 1—Etat comparatif du grand total du fret transporté par les canaux ci-dessous mentionnés pendant les saisons de navigation de 1917 et 1918.

—	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
1917.													
Sault-Ste-Marie	248,394	1,946,779	13,848	676,264	449,710	11,113,538	886,465	112,094	1,598,417	13,848,675	15,447,092	2,875,590	12,571,502
Welland	143,586	689,810	158,609	1,585	13,934	21,966	6,057	1,463,995	313,186	2,177,356	2,490,542	981,914	1,508,628
Saint-Laurent	263,933	795,238	292,214	29,769	17	50	5,257	2,004,666	561,421	2,829,723	3,391,144	1,370,533	2,020,611
Chambly	3,200	8,906	253,353	15,518				153,841	256,553	178,265	434,818	281,292	153,526
Saint-Pierre	14,520	47,734							14,520	47,734	62,254	62,254	
Murray	51,987	2,418						3,198	51,987	5,616	57,603	54,405	3,198
Ottawa	12,404	141,681		48,392			12,051	307	24,455	190,380	214,835	200,953	13,882
Rideau	52,285	29,284						2,980	52,285	32,264	84,549	81,330	3,219
Trent	15,678	33,246							15,678	33,246	48,924	48,924	
Saint-André	7,003	171							7,003	171	7,174	7,174	
Grand total	803,990	3,695,267	718,024	771,528	463,661	11,135,554	909,830	3,741,081	2,895,505	19,343,430	22,238,935	5,964,369	16,274,566
1918.													
Sault-Ste-Marie	225,857	877,507	9,520	241,094	342,237	10,481,093	651,247	85,156	1,228,861	11,684,850	12,913,711	1,336,861	11,576,850
Welland	95,285	385,684	76,712		9,923	5,985		1,600,709	181,920	1,992,378	2,174,298	495,607	1,678,691
Saint-Laurent	183,694	407,728	261,309	66,369			6,551	2,105,483	451,554	2,579,580	3,031,134	890,940	2,140,194
Chambly	2,897	11,833	247,826					106,630	250,723	118,463	369,186	262,556	106,630
Saint-Pierre	13,915	45,801							13,915	45,801	59,716	59,716	
Murray	40,370	3,531	35					799	40,405	4,330	44,735	43,901	834
Ottawa	13,715	83,732		63,486			6,237		19,952	147,218	167,170	159,700	7,470
Rideau	34,564	19,572							34,564	19,572	54,136	50,663	3,473
Trent	16,796	48,097							16,796	48,097	64,893	64,893	
Saint-André	4,626	14							4,626	14	4,640	4,640	
Grand total	631,719	1,883,499	595,402	370,949	352,160	10,487,078	664,035	3,898,777	2,243,316	16,640,303	18,883,619	3,369,477	15,514,142

TABLEAU 2—Etat indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires passés par les différents canaux pendant la saison de navigation de 1918.

NAVIRES CANADIENS. *A vapeur et à voiles.*	Nombre total.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Sault-Ste-Marie	3,067	795,809	679,275	220,470	85,128	215,882	290,575	139,320	10,041	1,371,481	1,065,019	2,436,500
Welland	2,088	240,192	247,142	641,960	376	9,128	1,668	....	619,835	891,280	869,021	1,760,301
Saint-Laurent	5,687	636,131	651,246	760,127	295	....	....	1,004	791,115	1,397,262	1,442,656	2,839,918
Chambly	571	26,008	26,760	16,889	....	....	....	....	16,745	42,897	43,505	86,402
Ottawa	1,165	105,522	107,545	112	2,249	....	....	3,564	....	109,198	109,794	218,992
Rideau	1,156	35,673	39,814	....	....	....	....	....	....	35,673	39,814	75,487
Saint-Pierre	1,067	35,770	32,971	....	....	....	....	....	....	35,770	32,971	68,741
Vallée de la Trent	3,540	85,413	86,583	....	....	....	....	....	....	85,413	86,583	171,996
Murray	438	54,777	54,909	3,786	260	....	....	5	836	58,568	56,005	114,573
St.-André	130	13,117	14,945	....	....	....	....	....	....	13,117	14,945	28,062
Total, canadiens	18,909	2,028,412	1,941,190	1,643,344	88,308	225,010	292,243	143,893	1,438,572	4,040,659	3,760,313	7,800,972
NAVIRES AMÉRICAINS.												
Sault-Ste-Marie	1,992	50,790	48,691	52,215	156,365	2,584,338	4,492,448	172,274	36,921	2,859,617	4,734,425	7,594,042
Welland	1,104	26,851	18,969	213,907	2,146	17,518	10,512	1,378	543,807	259,654	575,434	835,088
Saint-Laurent	1,610	11,967	5,239	326,897	19,603	....	....	10,485	595,916	349,349	620,758	970,107
Chambly	1,726	....	....	87,120	....	....	....	....	90,200	87,120	90,200	177,320
Ottawa	323	6,299	....	....	19,446	....	....	8,753	....	15,052	19,446	34,498
Rideau	8	1,658	1,658	....	....	....	....	....	....	1,658	1,658	3,316
Saint-Pierre	4	273	273	....	....	....	....	....	....	273	273	546
Vallée de la Trent	9	37	27	....	....	....	....	63	....	100	37	137
Murray	15	....	....	553	177	388	2	4	22	945	201	1,146
Saint-André	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total, américains	6,791	97,875	74,867	680,692	197,737	2,602,244	4,502,962	192,957	1,266,866	3,573,768	6,042,432	9,616,200
Grand total, canadiens et américains	25,700	2,126,287	2,016,057	2,324,036	286,045	2,827,254	4,795,205	336,850	2,705,438	7,614,427	9,802,745	17,417,172

TABLEAU 3—État indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires passés par les différents canaux pendant la saison de navigation de 1918.

Navires.	Nombre total.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
CANAL DU SAULT-STE-MARIE.												
Navires canadiens, à vapeur......	2,786	773,823	654,737	220,470	82,753	215,882	290,575	137,249	10,041	1,347,424	1,038,106	2,385,530
" " à voiles.......	281	21,986	24,538	....	2,375	....	....	2,071	....	24,057	26,913	50,970
Total des navires canadiens...	3,067	795,809	679,275	220,470	85,128	215,882	290,575	139,320	10,041	1,371,481	1,065,019	2,436,500
Navires américains, à vapeur.....	1,976	50,095	48,253	52,215	154,661	2,584,338	4,492,448	170,562	36,921	2,857,210	4,732,283	7,589,493
" " à voiles......	16	695	438	....	1,704	....	....	1,712	....	2,407	2,142	4,549
Total des navires américains..	1,992	50,790	48,691	52,215	156,365	2,584,338	4,492,448	172,274	36,921	2,859,617	4,734,425	7,594,042
Grand total, canal Sault-Ste-Marie.	5,059	846,599	727,966	272,685	241,493	2,800,220	4,783,023	311,594	46,962	4,231,098	5,799,444	10,030,542
CANAL WELLAND.												
Navires canadiens, à vapeur......	1,726	186,026	199,521	584,217	376	7,088	1,668	....	545,187	777,331	746,752	1,524,083
" " à voiles.......	362	54,166	47,621	57,743	....	2,040	....	....	74,648	113,949	122,269	236,218
Total des navires canadiens...	2,088	240,192	247,142	641,960	376	9,128	1,668	....	619,835	891,280	869,021	1,760,301
Navires américains, à vapeur.....	970	6,794	4,413	206,379	1,525	16,371	8,838	1,378	513,160	230,922	527,936	758,858
" " à voiles......	134	20,057	14,556	7,528	621	1,147	1,674	....	30,647	28,732	47,498	76,230
Total des navires américains..	1,104	26,851	18,969	213,907	2,146	17,518	10,512	1,378	543,807	259,654	575,434	835,088
Grand total, canal Welland........	3,192	267,043	266,111	855,867	2,522	26,646	12,180	1,378	1,163,642	1,150,934	1,444,455	2,595,389
CANAUX DU ST-LAURENT.												
Navires canadiens, à vapeur......	3,430	355,264	367,462	646,392	....	....	....	....	663,769	1,001,656	1,081,231	2,032,887
" " à voiles........	2,257	280,867	283,784	113,735	295	....	....	1,004	127,346	395,606	411,425	807,031
Total des navires canadiens...	5,687	636,131	651,246	760,127	295	....	....	1,004	791,115	1,397,262	1,442,656	2,839,918

Navires américains à vapeur	1,122	4,013	4,332	304,430	....	....	....	....	570,849	308,443	575,181	883,624
" à voiles	488	7,954	907	22,467	19,603	....	....	10,485	25,067	40,906	45,577	86,483
Total des navires américains	1,610	11,967	5,239	326,897	19,603	....	....	10,485	595,916	349,349	620,758	970,107
Grand total, canaux St-Laurent	7,297	648,098	656,485	1,087,024	19,898	....	....	11,489	1,387,031	1,746,611	2,063,414	3,810,025
CANAL CHAMBLY.												
Navires canadiens, à vapeur	146	19,859	19,846	....	....	....	....	....	27	19,859	19,873	39,732
" " à voiles	425	6,149	6,914	16,889	....	....	....	....	16,718	23,038	23,632	46,670
Total des navires canadiens	571	26,008	26,760	16,889	....	....	....	....	16,745	42,897	43,505	86,402
Navires américains, à vapeur	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" à voiles	1,726	....	....	87,120	....	....	....	....	90,200	87,120	90,200	177,320
Total des navires américains	1,726	....	....	87,120	....	....	....	....	90,200	87,120	90,200	177,320
Grand total, canal Chambly	2,297	26,008	26,760	104,009	....	....	....	....	106,945	130,017	133,705	263,722
CANAUX DE L'OTTAWA.												
Navires canadiens, à vapeur	572	54,424	58,742	112	896	....	....	672	....	55,208	59,638	114,84[illegible]
" à voiles	593	51,098	48,803	....	1,353	....	....	2,892	....	53,990	50,156	104,146
Total des navires canadiens	1,165	105,522	107,545	112	2,249	....	....	3,564	....	109,198	109,794	218,992
Navires américains, à vapeur	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" à voiles	323	6,299	....	....	19,446	....	....	8,753	....	15,052	19,446	34,498
Total des navires américains	323	6,299	....	....	19,446	....	....	8,753	....	15,052	19,446	34,498
Grand total, canaux de l'Ottawa	1,488	111,821	107,545	112	21,695	....	....	12,317	....	124,250	129,240	253,490
CANAL RIDEAU.												
Navires canadiens, à vapeur	1,031	30,161	33,831	....	....	....	....	....	....	30,161	33,831	63,992
" " à voiles	125	5,512	5,983	....	....	....	....	....	....	5,512	5,983	11,495
Total des navires canadiens	1,156	35,673	39,814	....	....	....	....	....	....	35,673	39,814	75,487
Navires américains, à vapeur	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" à voiles	8	1,658	1,658	....	....	....	....	....	....	1,658	1,658	3,316
Total des navires américains	8	1,658	1,658	....	....	....	....	....	....	1,658	1,658	3,316
Grand total, canal Rideau	1,164	37,331	41,472	....	....	....	....	....	....	37,331	41,472	78,803

TABLEAU 3—ÉTAT indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires passés par les différents canaux pendant la saison de navigation de 1918—*Fin.*

Navires.	Nombre total de voyages.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
CANAL ST-PIERRE.												
Navires canadiens, à vapeur	232	10,601	9,470							10,601	9,470	20,071
" " à voiles	835	25,169	23,501							25,169	23,501	48,670
Total des navires canadiens	1,067	35,770	32,971							35,770	32,971	68,741
Navires américains, à vapeur												
" " à voiles	4	273	273							273	273	546
Total des navires américains	4	273	273							273	273	546
Grand total canal St-Pierre	1,071	36,043	33,244							36,043	33,244	69,287
CANAUX DE LA VALLÉE DE TRENT.												
Navires canadiens, à vapeur	2,711	61,187	61,517							61,187	61,517	122,704
" " à voiles	829	24,226	25,066							24,226	25,066	49,292
Total des navires canadiens	3,540	85,413	86,583							85,413	86,583	171,996
Navires américains, à vapeur	9	37	37					63		100	37	137
" " à voiles												
Total des navires américains	9	37	37					63		100	37	137
Gr. total, can. de la Val. de la Trent		85,450	86,620					63		85,513	86,620	172,133
CANAL MURRAY.												
Navires canadiens, à vapeur	342	37,354	37,459	2,787	260			5	836	40,146	38,555	78,7
" " à voiles	96	17,423	27,450	999						18,422	17,450	35,872
Total des navires canadiens	438	54,777	54,909	3,786	260			5	836	58,568	56,005	114,573

Navires américains, à vapeur	15	....	....	553	177	388	2	4	22	9.45	201	1,146
" à voiles	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total des navires américains	15	....	....	553	177	388	2	4	22	945	201	1,146
Grand total, canal Murray	453	54,777	54,909	4,339	437	388	2	9	858	59,513	56,206	115,719
CANAL ST-ANDRÉ.												
Navires canadiens, à vapeur	99	9,290	9,171	....	....	....	....	....	....	9,290	9,171	18,461
" à voiles	31	3,827	5,774	....	....	....	....	....	....	3,827	5,774	9,601
Total des navires canadiens	130	13,117	14,945	....	....	....	....	....	....	13,117	14,945	28,062
Navires américains, à vapeur	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" à voiles	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total des navires américains	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Grand total, canal St-André	130	13,117	14,945	....	....	....	....	....	....	13,117	14,945	28,062

TABLEAU 4.—ÉTAT comparatif de tous les canaux pour les années terminées le 31 décembre 1917 et 1918.

Articles.	1917.	1918.	Augmentation.	Diminution.
CLASSE n° 1.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Navires canadiens, à vapeur	8,069,255	6,401,007	....	1,668,248
" " à voiles	1,762,439	1,399,965	....	362,474
Navires américains, à vapeur	9,934,251	9,202,963	....	731,288
" " à voiles	325,521	413,237	87,716	....
Total de la classe n° 1	20,091,466	17,417,172	87,716	2,762,010
CLASSE n° 2.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.
Passagers	244,819	212,151	....	32,668
CLASSE n° 3.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	137,518	145,620	8,102	....
Sarrasin	16	4	....	12
Maïs	15,658	3,626	....	12,032
Avoine	398,376	231,240	....	167,136
Seigle	5,789	27,805	22,016	....
Graine de lin	35,232	54,788	19,556	....
Pois	112	67	....	45
Blé	2,815,253	1,330,740	....	1,484,513
Farine	356,428	319,733	....	36,695
Foin	23,628	32,682	9,054	....
Autres produits de la meunerie	32,872	5,525	....	27,347
Fruits et légumes	3,449	3,578	129	....
Pommes de terre	3,361	4,209	848	....
Bestiaux	1,249	1,167	....	82
Volailles, gibiers et poissons	2,451	3,224	773	....
Viandes préparées	128	8,854	8,726	....
Autres produits en conserves	688	327	....	361
Peaux et cuirs	107	41	....	66
Laine	115	1,293	1,178	....
Tous autres produits provenant d'animaux	8,701	7,608	....	1,093
Total de la classe 3	3,841,131	2,182,131	70,382	1,729,382
CLASSE n° 4.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Instruments agricoles	22,160	1,296	....	20,864
Ciment, briques et chaux	25,107	4,869	....	20,238
Effets de ménage et meubles	5,879	1,807	....	4,072
Fer—en gueuse et loupe	7,466	7,991	525	....
Fer et acier de toutes sortes	44,555	61,606	17,051	....
Pétrole et autres huiles	200,857	251,105	50,248	....
Sucre	6,834	16,904	10,070	....
Sel	21,915	26,315	4,400	....
Vins, liqueurs et bières	4,448	1,884	....	2,564
Marchandises non énumérées	473,937	426,693	....	47,244
Total de la classe 4	813,158	800,470	82,294	94,982
CLASSE n° 5.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Bois de pulpe	692,737	510,868	....	181,869
Bois de sciage	408,846	376,315	....	32,531
Bois de charpente	5,273	1,731	....	3,542
Bardeaux	1,994	3,408	1,414	....
Autres bois	61,552	48,334	....	13,218
Total de la classe 5	1,170,402	940,656	1,414	231,160

TABLEAU 4.—ÉTAT comparatif de tous les canaux pour les années terminées le 31 décembre 1917 et 1918—*Fin.*

Articles.	1917.	1918.	Augmentation.	Diminution.
CLASSE n° 6.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Charbon dur	832,924	593,411	....	239,513
Charbon mou	3,887,353	3,870,350	....	17,003
Coke	4,907	4,500	....	407
Minerai cuivre	8,644	22,107	13,463	....
Minerai de fer	11,140,499	10,102,495	....	1,038,004
Autre minerai	27,708	14,473	....	13,235
Sable, etc.	512,209	353,026	....	159,183
Total, de la classe 6	16,414,244	14,960,362	13,463	1,467,345
Grand total	22,238,935	18,883,619	167,553	3,522,869

Diminution nette 3,355,316 tonnes.

TABLEAU 7 (n° 1)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal du Sault-Sainte-Marie pendant la saison de navigation en 1918.

Articles.	Des ports canadiens à des ports canadiens.		Des ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires	250								250		250	250	
Orge		53,927				30,545	1,560		1,560	84,472	86,032	53,927	32,105
Ciment, briques, etc	431	5							431	5	436	436	
Houille anthracite	5			3,200	49,550		29,270		78,825	3,200	82,025		82,025
Houille bitumineuse	3,271		200		252,156		608,394		864,021		864,021	5	864,016
Coke							4,500		4,500		4,500		4,500
Lin		18,900		6,150		20,591				45,641	45,641	25,050	20,591
Farine		115,053				171,200				286,253	286,253	115,053	171,200
Fruits et légumes		126								126	126	126	
Foin	55								55		55	55	
Fer en gueuse et en loupe	3,055								3,055		3,055	3,055	
Fer et acier, tout autre	3,307	210			2,294				5,601	210	5,811	2,957	2,854
Marchandises	189,269	4,947		6,423	13,973	4,299	2,523		205,765	15,669	221,434	201,659	19,775
Avoine		83,740				8,615		2,499		94,854	94,854	83,740	11,114
Autres prod. meuneries		1,273				740				2,013	2,013	1,273	740
Autres bois	476	740	256						732	740	1,472	1,472	
Minerai, tout autre	5,629	10,880			6,832				12,461	10,880	23,341	16,509	6,832
Minerai de cuivre						22,107				22,107	22,107		22,107
Minerai de fer				198,258		9,868,405	5,000	30,817	5,000	10,097,480	10,102,480	198,258	9,904,222
Pétrole	6,147								6,147		6,147	6,147	
Volailles, gibier et pois		128								128	128	128	
Bois de pulpe	8,175		9,064			11,940			17,239	11,940	29,179	17,239	11,940
Seigle		3,052				24,746				27,798	27,798	3,052	24,746
Bois de service, scié	369	47		917		6,980			369	7,944	8,313	1,333	6,980
Bardeaux						2,844				2,844	2,844		2,844
Bois de charpente													
Sucre	75				270				345		345	75	270
Sel	5,343				17,162				22,505		22,505	5,343	17,162
Blé		584,377		26,146		306,896		51,840		969,259	969,259	599,617	369,642
Laine		102				1,185				1,287	1,287	102	1,185
Total, fret	225,857	877,507	9,520	241,094	342,237	10,481,093	651,247	85,156	1,228,861	11,684,850	12,913,711	1,336,861	11,576,850

TABLEAU 7 (n° 2)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1918.

Articles.	Des ports canadiens à des ports canadiens		Des ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires	600								600		600	600	
Orge		29,286								29,286	29,286	29,286	
Houille, anthracite					1,000				1,000		1,000		1,000
" bitumineuse						3,015		1,398,343		1,401,358	1,401,358		1,401,358
Maïs								1,697		1,697	1,697		1,697
Viandes préparées								4,421		4,421	4,421		4,421
Lin		4,275								4,275	4,275	4,275	
Farine		1,668	950					12,976	950	14,644	15,594	2,618	12,976
Foin								3,490		3,490	3,490		3,490
Fer, en gueuse et loupe	1,711	441				100		694	1,711	1,235	2,946	2,152	794
Fer et acier, tout autre	5,612							11,814	5,612	11,814	17,426	5,612	11,814
Marchandises	39,074	1	35			375		11,306	39,109	11,682	50,791	39,110	11,681
Avoine		46,847						20,053		66,900	66,900	25,856	41,044
Minerai, tout autre					8,923				8,923		8,923		8,923
Pétrole		98,428						59,578		158,006	158,006	96,652	61,354
Bois à pulpe	48,228		73,527						121,755		121,755	121,755	
Bois de service, scié						1,460		764		2,224	2,224		2,224
Sucre	60								60		60	60	
Sable et pierre		45,650						75,573		121,223	121,223	45,650	75,573
Blé		159,088	2,200			1,035			2,200	160,123	162,323	121,981	40,342
Total, fret	95,285	385,684	76,712		9,923	5,985		1,600,709	181,920	1,992,378	2,174,298	495,607	1,678,691

TABLEAU 7 (n° 3)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article d'entier parcours transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation de 1918.

Articles.	Des ports canadiens à des ports canadiens.		Des ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		Des ports américains à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports du Canada		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires	600								600		600	600	
Orge		29,286								29,286	29,286	29,286	
Houille, anthracite					1,000				1,000		1,000		1,000
" bitumineuse						3,015		1,379,546		1,382,561	1,382,561		1,382,561
Maïs								1,697		1,697	1,697		1,697
Viandes préparées								4,421		4,421	4,421		4,421
Lin		4,275								4,275	4,275	4,275	
Farine		1,668	950					12,976	950	14,644	15,594	2,618	12,976
Foin								3,490		3,490	3,490		3,490
Fer, en gueuse et loupe	1,711	441				100		694	1,711	1,235	2,946	2,152	794
Fer et acier, tout autre	5,612							11,814	5,612	11,814	17,426	5,612	11,814
Marchandises	39,074		35			375		11,306	39,109	11,681	50,790	39,109	11,681
Avoine		46,847						20,053		66,900	66,900	25,856	41,044
Minerai, tout autre					8,923				8,923		8,923		8,923
Pétrole		89,554						59,578		149,132	149,132	87,778	61,354
Bois de pulpe			73,527						73,527		73,527	73,527	
Bois de sciage						1,460		764		2,224	2,224		2,224
Sucre	60								60		60	60	
Sable et pierre													
Blé		159,088	2,200			1,035			2,200	160,123	162,323	121,981	40,342
Total fret	47,057	331,159	76,712		9,923	5,985		1,506,339	133,692	1,843,483	1,977,175	392,854	1,584,321

TABLEAU 7 (n° 4)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article de fret intermédiaire transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation de 1918.

Articles.	Des ports canadiens à des ports du Canada.		Des ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Houille, bitumineuse...	....	....	....	....	....	....	....	18,797	....	18,797	18,797	....	18,797
Marchandises........	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	1	1	....
Pétrole........	....	8,874	....	....	....	....	....	....	....	8,874	8,874	8,874	....
Bois de pulpe........	48,228	....	....	....	....	....	....	....	48,228	....	48,228	48,228	....
Sable et pierre........	....	45,650	....	....	....	....	....	75,573	....	121,223	121,223	45,650	75,573
Total, fret........	48,228	54,525	....	....	....	....	....	94,370	48,228	148,895	197,123	102,753	94,370

TABLEAU 7 (n° 5)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation de 1918.

Articles.	Des ports canadiens à des ports du Canada.		Des ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		Des ports américains à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires	75	2							75	2	77	77	
Tous autres animaux	841	2,352							841	2,352	3,193	3,193	
Orge	2	30,132							2	30,132	30,134	30,134	
Sarrasin	2	2							2	2	4	4	
Ciment, briques, etc	1,781	647					530		2,311	647	2,958	2,163	795
Houille, anthracite	3,393	265						422,230	3,393	422,495	425,888	215	425,673
Houille, bitumineuse	1,298	1,580					308	1,545,922	1,606	1,547,502	1,549,108	2,878	1,546,230
Maïs	34	837						856	34	1,693	1,727	34	1,693
Viandes préparées	2							4,421	2	4,421	4,423	2	4,421
Lin		4,871								4,871	4,871	4,871	
Farine	931	3,233	950					10,728	1,881	13,961	15,842	5,114	10,728
Fruits et légumes	243	423							243	423	666	666	
Foin	6,301	2,111						962	6,301	3,073	9,374	8,096	1,278
Peaux et cuir	3	2							3	2	5	5	
Effets de ménage	545	660							545	660	1,205	1,205	
Fer en gueuse et loupe	834	898							834	898	1,732	1,732	
Fer et acier, tout autre	3,295	20,069	3					11,948	3,298	32,017	35,315	23,367	11,948
Bestiaux	99	245							99	245	344	344	
Marchandises	30,938	47,848					2,802	10,666	33,740	58,514	92,254	78,795	13,459
Avoine	205	39,174						28,475	205	67,649	67,854	36,329	31,525
Autre prod. de meunerie	344	1,058							344	1,058	1,402	1,402	
Autres produits d'entrepôt	34	26							34	26	60	60	
Autres bois	2,997	168							2,997	168	3,165	3,165	
Minerai, tous autres	17,891	63,785					487	3,421	18,378	67,206	85,584	81,676	3,908
Pois	8	4							8	4	12	12	
Pétrole	7,657	14,682						62,325	7,657	77,007	84,664	22,339	62,325
Volailles, gib. et poisson	10	23							10	23	33	33	
Pommes de terre	90	213							90	213	303	303	
Bois de pulpe	36,939		259,156				2,424		298,519		298,519	298,519	
Seigle		1								1	1	1	
Bois de service, scié	18,162	10,695		66,369				49	18,162	77,113	95,275	95,226	49
Bardeaux	4	100							4	100	104	104	
Bois de charpente	335	280							335	280	615	615	
Sucre	14,454	170							14,454	170	14,624	14,624	
Sel	1,061	52							1,061	52	1,113	1,113	
Blé	31,201	160,732	2,200					3,480	33,401	164,212	197,613	171,451	26,162
Vins, liqueurs et bières	684	388							684	388	1,072	1,072	
Laine	1								1		1	1	
Totaux, fret	183,694	407,728	261,309	66,369			6,551	2,105,483	451,554	2,579,580	3,031,134	890,940	2,140,194

TABLEAU 7 (n° 6)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article de fret intermédiaire transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation de 1918.

Articles.	Des ports canadiens à des ports du Canada.		Des ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-U.
Instruments aratoires	1								1		1	1	
Tous autres animaux	51	56							57	56	113	113	
Orge		30,132								30,152	30,132	30,132	
Ciment, briques, etc	757	2							757	2	759	759	
Houille, anthracite	1,875							409,914	1,875	409,914	411,789		411,789
" bitumineuse								1,543,053		1,543,053	1,543,053		1,543,053
Viandes préparées		4,421								4,421	4,421		4,421
Lin		4,871								4,871	4,871	4,871	
Farine	10	3,013	950					10,728	960	13,741	14,701	3,973	10,728
Fruits et légumes	1	164							1	164	165	165	
Effets de ménage		316						962		1,278	1,278		1,278
Fer en gueuse et loupe	237	494							237	494	731	731	
Fer et acier, tout autre	447	442							447	442	889	889	
Bestiaux	1,532	15,783						11,845	1,532	27,728	29,260	17,315	11,945
Marchandises		3								3	3	3	
Avoine	25,579	42,528						9,324	25,579	51,852	77,431	68,107	9,324
Aut. prod. de meuleries	1	38,979						28,475	1	67,454	67,455	35,930	31,525
Autres produits d'entrepôt	140								140		140	140	
Autres bois		3								3	3	3	
Pétrole	1,078	14,391						62,325	1,078	76,716	77,794	15,469	62,325
Bois de pulpe	36,939		259,156				2,424		298,519		298,519	298,519	
Pois de sciage								49		49	49		49
Sucre	13,462	16							13,462	16	13,478	13,478	
Sel	18	4							18	4	22	22	
Blé	1	158,520	2,200					3,480	2,201	162,000	164,201	138,039	26,162
Vins, liqueurs et bières	22	356							22	356	378	378	
Total, fret	82,157	314,494	262,306				2,424	2,080,255	346,887	2,394,749	2,741,636	629,037	2,112,599

TABLEAU 7 (n° 7)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article de fret intermédiaire transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation de 1918.

Articles.	Des ports canadiens à des ports du Canada.		Des ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-U.
Instruments aratoires	74	2							74	2	76	76	
Tous autres animaux	784	2,296							784	2,296	3,080	3,080	
Orge	2								2		2	2	
Sarrasin	2	2							2	2	4	4	
Ciment, briques, etc.	1,024	645					530		1,554	645	2,199	1,404	795
Houille, anthracite	1,518	265						12,316	1,518	12,581	4,099	215	13,884
" bitumineuse	1,298	1,580					308	2,869	1,606	4,449	6,055	2,878	3,177
Maïs	34	837						856	34	1,693	1,727	34	1,693
Viandes préparées	2								2		2	2	
Farine	921	220							921	220	1,141	1,141	
Fruits et légumes	242	259							242	259	501	501	
Foin	6,301	1,795							6,301	1,795	8,096	8,096	
Peaux et cuir	3	2							3	2	5	5	
Effets de ménage	308	166							308	166	474	474	
Fer en gueuse et loupe	387	456							387	456	843	843	
Fer et acier, tout autre	1,763	4,286	3					3	1,766	4,289	6,055	6,052	3
Bestiaux	99	242							99	242	341	341	
Marchandises	5,359	5,320					2,802	1,342	8,161	6,662	14,823	10,688	4,135
Avoine	204	195							204	195	399	399	
Autres prod. de moulin	204	1,058							204	1,058	1,262	1,262	
Autres produits d'entrepôt	34	23							34	23	57	57	
Autres bois	2,997	168							2,997	168	3,165	3,165	
Minerai divers	17,891	63,785					487	3,421	18,378	67,206	85,584	81,676	3,908
Pois	8	4							8	4	12	12	
Pétrole	6,579	291							6,579	291	6,870	6,870	
Volaille, gib. et poisson	10	23							10	23	33	33	
Pommes de terre	90	213							90	213	303	303	
Seigle		1								1	1	1	
Bois de service	18,162	10,695		66,369					18,162	77,064	95,226	95,226	
Bardeaux	4	100							4	100	104	104	
Bois de charpente	335	280							335	280	615	615	
Sucre	992	154							992	154	1,146	1,146	
Sel	1,043	48							1,043	48	1,091	1,091	
Blé	31,200	2,212							31,200	2,212	33,412	33,142	
Vins, liqueurs et bières	662	32							662	32	694	694	
Laine	1								1		1	1	
Total, fret	100,537	97,655	3	66,369			4,127	20,807	104,667	184,831	289,498	261,903	27,595

TABLEAU 7 (n° 8)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Chambly pendant la saison de navigation de 1918.

Articles.	Des ports canadiens à des ports du Canada.		Des ports du Canada à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Total, tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canadien.	Etats-U.
Instruments aratoires	146	1							146	1	147	147	
Ciment, briques, etc	232								232		232	232	
Houille anthracite	30	4						80,201	30	80,205	80,235	34	80,201
Houille bitumineuse	15							10,119	15	10,119	10,134	15	10,119
Maïs	136								136		136	136	
Viandes préparées		2								2	2	2	
Farine	486	26							486	26	512	512	
Fruits et légumes	25	1,750							25	1,750	1,775	1,775	
Foin	200	8,245	8,906						9,106	8,245	17,351	17,351	
Effets de ménage	14	7							14	7	21	21	
Fer en gueuse et loupe	13								13		13	13	
Fer et acier, tout autre	217	8							217	8	225	225	
Bestiaux	2	154							2	154	156	156	
Marchandises	447	502	20,093					8,275	20,540	8,777	29,317	21,042	8,275
Avoine	6	370							6	370	376	376	
Aut. produits de moulin	368	292							368	292	660	660	
Autres produits d'entrepôts	6	1							6	1	7	7	
Autres bois	70	391	560						630	391	1,021	1,021	
Pois	3	7							3	7	10	10	
Pétrole	93								93		93	93	
Volailles gibier et poiss.		2								2	2	2	
Pommes de terre	81	40							81	40	121	121	
Bois de pulpe			42,329						42,329		42,329	42,329	
Bois de sciage	52	26	175,938						175,990	26	176,016	176,016	
Bardeaux	21								21		21	21	
Sucre	90	5							90	5	95	95	
Sel	116								116		116	116	
Blé	16								16		16	16	
Vins, liqueurs et bière	12								12		12	12	
Laine													8,035
Sable								8,035		8,035	8,035		
Total, fret	2,897	11,833	247,826					106,630	250,723	118,463	369,186	262,556	106,630

TABLEAU 7 (n° 9)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Saint-Pierre, pendant la saison de navigation de 1918.

Articles.	Des ports canadiens à des ports du Canada.		Des ports du Canada à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Total, tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canadien.	Etats-U.
Instruments aratoires	1								1		1	1	
Tous autres animaux	60								60		60	60	
Orge	1								1		1	1	
Ciment, briques, etc.	98	32							98	32	130	130	
Houille anthracite	6								6		6	6	
Houille bitumineuse		40,462								40,462	40,462	40,462	
Viandes préparées	3								3		3	3	
Farine	630	91							630	91	721	721	
Fruits et légumes	678	12							678	12	690	690	
Foin	117								117		117	117	
Peaux et cuir	3	3							3	3	6	6	
Effets de ménage	20	52							20	52	72	72	
Fer et acier, tout autre	52	10							52	10	62	62	
Bestiaux	10								10		10	10	
Marchandises	3,200	1,067							3,200	1,067	4,267	4,267	
Avoine	897	10							897	10	907	907	
Aut. produits de moulin	495	107							495	107	602	602	
Autres produits d'entrepôt	179	15							179	15	194	194	
Autres bois	48	220							48	220	268	268	
Minerais, tous autres		215								215	215	215	
Pétrole	581	62							581	62	643	643	
Volaille, gibier et poiss.	229	2,786							229	2,786	3,015	3,015	
Pommes de terre	3,462								3,462		3,462	3,462	
Bois de sciage	1,419	26							1,419	26	1,445	1,445	
Bardeaux	213	9							213	9	222	222	
Bois de charpente	5								5		5	5	
Sucre	193	24							193	24	217	217	
Sel	1,282	87							1,282	87	1,369	1,369	
Vins, liqueurs et biére	32								32		32	32	
Laine	1	1							1	1	2	2	
Pierre, etc.		510								510	510	510	
Total, fret	13,915	45,801							13,915	45,801	59,716	59,716	

TABLEAU 7 (n° 10)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Murray pendant la saison de navigation de 1918.

Articles.	Des ports canadiens à des ports du Canada.		Des ports du Canada à des ports des Etats-Unis.		Des ports américains à des ports américains.		Des ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-Unis.
Instruments aratoires	1								1		1	1	
Houille bitumineuse			35					799	35	799	834		834
Effets de ménage	5								5		5	5	
Fer et acier, tous autres	15	439							15	439	454	454	
Marchandises	4,244	3,025							4,244	3,025	7,269	7,269	
Sable et pierre	36,105								36,105		36*105	36,105	
Vins, liqueurs et bières		67								67	67	67	
Total, fret	40,370	3,531	35					799	40,405	4,330	44,735	43,901	834

TABLEAU 7 (n° 11)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux de l'Ottawa pendant la saison de navigation de 1918.

Articles.	Des ports canadiens à des ports du Canada.		Des ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-Unis.
Instruments aratoires	72	9							72	9	81	81	
Tous autres animaux	49	2,085							49	2,085	2,134	2,134	
Orge	2								2		2	2	
Sarrasin	2								2		2	2	
Ciment, briques, etc	679	62							679	62	741	741	
Houille, anthracite	616						277		893		893		893
" bitumineuse	1,279						1,825		3,104		3,104	662	2,442
Maïs	30	1							30	1	31	31	
Viandes préparées	1	1							1	1	2	2	
Farine	523	101							523	101	624	624	
Fruits et légumes	136	122							136	122	258	258	
Foin	19	1,573							19	1,573	1,592	1,592	
Peaux et cuir		15								15	15	15	
Effets de ménage	230	106							230	106	336	336	
Fer en gueuse et loupes	142	38							142	38	180	180	
Fer et acier, tout autre	1,115	147							1,115	147	1,262	1,262	
Bestiaux	63	295							63	295	358	358	
Marchandises	4,830	4,185					4,135		8,965	4,185	13,150	9,015	4,135
Avoine	198	37							198	37	235	235	
Autres prod. de moulin	150	537							150	537	687	687	
Autres produits d'entrepôt	32	5							32	5	37	37	
Autres bois	10	2,755							10	2,755	2,765	2,765	
Pois		16								16	16	16	
Pétrole	579	381							579	381	960	960	
Volaille, gib. et poisson	21	25							21	25	46	46	
Pommes de terre	39	248							39	248	287	287	
Bois de service scié	585	17,431		62,944					585	80,375	80,960	80,960	
Bardeaux	4	115							4	115	119	119	
Bois de charp		154		542						696	696	696	
Sucre	898	87							898	87	985	985	
Sel	839	6							839	6	845	845	
Blé	102	21							102	21	123	123	
Vins, liqueurs et bière	470	38							470	38	508	508	
Laine		1								1	1	1	
Sable et pierre		53,135								53,135	53,135	53,135	
Total, fret	13,715	83,732		63,486			6,237		19,952	147,218	167,170	159,700	7,470

TABLEAU 7 (n° 12)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Rideau pendant la saison de navigation 1918.

Articles.	Des ports canadiens à des ports du Canada.		Des ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Et.-Unis.
Instruments aratoires	41	60							41	60	101	101	
Tous autres animaux	192	1,998							192	1,998	2,190	2,190	
Orge		11								11	11	11	
Ciment, briques, etc.	181	132							181	132	313	313	
Houille, anthracite		1,336						1,894		3,230	3,230	64	3,166
" bitumineuse	1	130						307	1	437	438	131	307
Maïs		35								35	35	35	
Farine	5	137							5	137	142	142	
Fruits et légumes	15	18							15	18	33	33	
Foin	620	12							620	12	632	632	
Peaux et cuir		15								15	15	15	
Effets de ménage	71	47							71	47	118	118	
Fer en gueuse et loupes	46	9							46	9	55	55	
Fer et acier, tout autre	957	72							957	92	1,049	1,049	
Bestiaux	20	39							20	39	59	59	
Marchandises	3,857	2,230							3,857	2,230	6,087	6,087	
Avoine		5								5	5	5	
Autres prod. de moulin		140								140	140	140	
" produits d'entrepôt	28	1							28	1	29	29	
" bois	353	80							353	80	433	433	
Minerai, tout autre													
Pétrole	233	329							233	329	562	562	
Volailles, gibier et poiss.	4								4		4	4	
Pommes de terre	3	7							3	7	10	10	
Bois de pulpe		740								740	740	740	
Sable et pierre	24,571	5,800							24,571	5,800	30,371	30,371	
Bois de service, scié	892	5,118							892	5,118	6,010	6,010	
Bardeaux	31	2							31	2	33	33	
Bois de charpente	160	2							160	2	162	162	
Sucre	460	107							460	107	567	567	
Sel	316	49							316	49	365	365	
Blé		5								5	5	5	
Vins, liqueurs et bières	171	20							171	20	191	191	
Laine		1								1	1	1	
Total, fret	33,228	18,707						2,201	33,228	20,908	54,136	50,663	3,473

TABLEAU 7 (n° 13)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux de la Vallée de la Trent pendant la saison de navigation de 1918.

Articles.	Des ports canadiens à des ports du Canada.		Des ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		Des ports américains à des ports américains.		Des ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Et.-Unis.
Instruments aratoires	33	5							33	5	38	38	
Tous autres animaux		31								31	31	31	
Orge	152								1 52		152	152	
Ciment, briques, etc.	32	27							32	27	59	59	
Houille anthracite	134								134		134	134	
" bitumineuse	207	684							207	684	891	891	
Viandes préparées	3								3		3	3	
Lin													
Farine	45									45	45	45	
Fruits et légumes	30								30		30	30	
Foin	21	50							21	50	71	71	
Effets de ménage	34	11							34	11	45	45	
Fer en gueuse et en loupe	9	1							9	1	10	10	
Fer et acier, tout autre	2								2		2	2	
Bétail sur pieds	190	39							190	39	229	229	
Marchandises	1,106	969							1,106	969	2,075	2,075	
Avoine	109								1	09	109	109	
Autres produits, moulin	19	2							19	2	21	21	
" bois	12,563	23,214							12,563	23,214	35,777	35,777	
Minerai de fer		15								15	15	15	
Pois	30								30		30	30	
Pétrole	27	3							27	3	30	30	
Pommes de terre	22	4							22	4	26	26	
Bois de pulpe	30	18,316							30	18,316	18,346	18,346	
Seigle	6								6		6	6	
Sable	57								57		57	57	
Bois de service, scié	453	4,473							453	4,473	4,926	4,926	
Bardeaux	46	19							46	19	65	65	
Bois de charpente	21	232							21	232	253	253	
Sucre	11								11		11	11	
Sel	2								2		2	2	
Blé	1,401								1,401		1,401	1,401	
Vins, liqueurs et bières	1	1							1	1	2	2	
Laine	1								1		1	1	
Total, fret	16,797	48,096							16,797	48,096	64,893	64,893	

TABLEAU 7 (n° 14)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Saint-André pendant la saison de navigation en 1918.

Articles.	Des ports canadiens à des ports canadiens.		Des ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		Des ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée,	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Effets de ménage	7	....	....	....	....	....	....	....	7	....	7	7	....
Bétail sur pieds	....	7	....	....	....	....	....	....	....	7	7	7	....
Marchandises	40	7	....	....	....	....	....	....	40	7	47	47	....
Autres bois	3,443	....	....	....	....	....	....	....	3,433	....	3,433	3,433	....
Bois de service, scié	1,146	....	....	....	....	....	....	....	1,146	....	1,146	1,146	....
Total, fret	4,626	14	....	....	....	....	....	....	4,626	14	4,640	4,640	....

RAILWAY STATISTICS

OF THE

DOMINION OF CANADA

FOR THE

YEAR ENDED JUNE 30

1918

(From sworn Returns furnished by the several Railway Companies)

PRINTED BY ORDER OF PARLIAMENT.



OTTAWA
J. DE LABROQUERIE TACHÉ
PRINTER TO THE KING'S MOST EXCELLENT MAJESTY
1919

No. 20b—1918.]

To His Excellency the Duke of Devonshire, K.G., P.C., G.C.M.G., G.C.V.O., etc.,etc., Governor General and Commander in Chief of the Dominion of Canada.

MAY IT PLEASE YOUR EXCELLENCY:

The undersigned has the honour to present to Your Excellency the Annual Report of the Comptroller of Statistics for the year ended June 30, 1918.

J. D. REID,
Minister of Railways and Canals.

To the Honourable J. D. Reid,

Minister of Railways and Canals.

Sir,—I have the honour to submit the annual report of the Comptroller of Statistics in relation to the railway interests of Canada for the year ended June 30, 1918.

I have the honour to be, sir,

Your obedient servant,

G. A. BELL,

Deputy Minister of Railways and Canals.

OFFICE OF THE COMPTROLLER OF STATISTICS,

OTTAWA, February 8, 1919.

G. A. BELL, Esq., C.M.G.,
Deputy Minister of Railways and Canals.

SIR,—I have the honour to submit herewith Railway Statistics for the year ended June 30, 1918.

The reports of the various railways reveal increases in gross earnings, as the result of a higher volume of traffic than in 1917, with material decreases in net earnings arising out of swollen operating expenses. The facts in these regards are disclosed in the tables forming the body of this report.

ABRIDGED REPORT.

Because of war conditions last year, and the need for special economy, it was deemed expedient to very considerably reduce the matter making up Railway Statistics. That policy has been continued with respect to the 1918 report.

ELECTRIC RAILWAYS.

Statistical information with regard to the electric railway interests of Canada will be found in both these introductory pages and the tables constituting the body of the report.

RAILWAY MILEAGE.

274·32 miles were added to the railway mileage of the Dominion in 1918, bringing up the total to 38,878·52. The additional mileage was located chiefly in the western provinces.

The factors of mileage as used in certain calculations which follow is not constant. It varies for the purpose of reckoning capitalization per mile and operating results per mile. In the latter instances, for example, regard must be had for trackage rights and the average mileage in actual operation during the year.

The history of operating railway mileage in Canada, less trackage rights, is here brought down to the year 1918:—

Year.	Miles in Operation.	Year.	Miles in Operation.
1835	0	1868	2,270
1836	16	1873	3,832
1846	16	1878	6,226
1847	54	1883	9,577
1850	66	1888	12,163
1851	159	1893	15,005
1852	205	1898	16,870
1853	506	1903	18,988
1854	764	1908	22,966
1855	877	1914	30,795
1856	1,414	1915	35,578
1858	1,863	1916	37,434
1859	1,094	1917	38,604
1860	2,065	1918	38,879
1865	2,240		

The following statement shows the growth of railway mileage in the various provinces since 1907:—

Provinces.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.
Ontario	7,638	7,933	8,229	9,230	8,322	8,546	9,000	9,255	10,702	11,320	11,049	11,057
Quebec	3,516	3,574	3,663	3,795	3,882	3,883	3,986	4,043	4,677	4,733	4,734	4,791
Manitoba	3,074	3,111	3,205	3,221	3,446	3,520	3,993	4,076	4,498	4,310	4,194	4,168
Saskatchewan	2,025	2,081	2,631	2,932	3,121	3,754	4,651	5,089	5,327	5,378	6,124	6,162
Alberta	1,323	1,323	1,321	1,488	1,494	1,897	2,212	2,545	3,174	3,894	4,444	4,273
British Columbia	1,686	1,733	1,796	1,832	1,842	1,855	1.951	1,978	3,100	3,604	3,885	4,247
New Brunswick	1,503	1,509	1,547	1,522	1,548	1,545	1,545	1,839	1,962	1,957	1,959	1,959
Nova Scotia	1,329	1,344	1,351	1,351	1,354	1,357	1,359	1,365	1,367	1,436	1,422	1,428
Prince Edward Island	267	267	269	269	269	269	279	279	275	275	278	279
Yukon	91	91	91	91	102	102	102	102	102	102	102	102
In United States	....	.....	....	.....	......	.....	225	224	398	426	413	413

The addition to second track in 1918 amounted to 5·66 miles, bringing up the total to 2,680·57.

There was an increase of 70·20 in yard track and sidings, making the total 9,294·35.

The totals of second track and yard track and sidings since 1907 are as follows:—

——	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.	1917.	1918.
Double track	1,067	1,211	1,464	1,543	1,610	1,752	1,984	2,293	2,451	2,489	2,675	2,681
Yard track and sidings	4,092	4,546	4,761	5,155	5,550	6,149	6,935	7,518	7,852	8,396	9,224	9,294

All tracks combined:—

Year.	Miles.	Increase.
1907	27,967	
1908	29,068	1,101
1909	30,329	1,261
1910	31,429	1,100
1911	32,559	1,130
1912	34,629	2,070
1913	38,223	3,594
1914	40,605	2,382
1915	45,885	5,280
1916	48,319	2,434
1917	50,503	2,184
1918	50,853	350

Table 1 will afford information in detail with respect to railway mileage.

Railway Capital.

There was an increase in the capitalization of railways in 1918 of $14,760,403. This increment represented an addition of $4,770,620 to stocks and $9,989,883 to funded debt.

Distribution of capitalization:—

Stocks	$ 877,600,613
Consolidated debenture stock (C.P.R.)	216,284,882
Funded debt	905,994,999
Total	1,999,880,494

Distribution of funded debt:—

Bonds	$ 825,410,999
Miscellaneous obligations	26,010,000
Income bonds	25,275,000
Equipment trust obligations	29,299,000
Total	905,994,999

STOCKS.

—	1915.	1916.	1917.	1918.
	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Dividend-paying	491,538,059 00	420,697,257 00	364,376,024 00	364,376,024 00
Non-dividend	356,263,042 00	427,572,186 00	508,453,969 00	513,224,589 00
Amount of dividends	32,341,337 00	32,277,874 00	30,092,701 00	30,103,982 00
Per cent. on dividend-paying	6 58	7 68	8 26	8 26
Per cent. on all stocks	3 81	3 81	3 45	3 43
Per mile, all stocks	27,358 00	25,950 00	25,400 00	25,811 00

FUNDED DEBT.

—	1915.	1916.	1917.	1918.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Outstanding for this purpose........	851,724,905 00	869,323,449 00	895,492,856 00	905,994,999 00
Per mile of line affected...........	28,129 00	27,282 00	26,892 00	26,995 00

CONSOLIDATED DEBENTURE STOCK.

	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Amount outstanding (C.P.R.)......	176,284,882 00	176,284,882 00	216,284,882 00	216,284,882 00
Interest........................	7,008,942 00	7,051,395 00	7,051,395 00	7,051,395 00
Per mile of line affected...........	13,746 00	14,239 00	19,101 00	18,451 00

The factor of mileage used in the foregoing calculations for stocks was 34,023, for funded debt 33,561, and for consolidated debenture stock 11,722.

It must be borne in mind that railways owned and operated by Government have neither stocks nor bonds outstanding. In other cases, there may be stocks and no bonds. Railways under construction are omitted.

The cost, including equipment, of government owned and operated lines, for which no capitalization is given in foregoing statements, is shown in the following table:—

—	Miles.	Capital Cost.	Cost per Mile.
		$	$
Intercolonial..................	1,553	141,636,812	91,202
National Transcontinental..................	2,003	164,488,237	82,241
Prince Edward Island..................	278	11,901,180	42,810
Temiskaming and Northern Ontario..................	329	21,195,045	63,363
New Brunswick Coal and Railway..................	58	1,936,600	32,217
Totals..................	4,221	341,157,874	

The following tabular statement shows the record of railway capitalization, by periods, since 1876:—

Year.	Stocks.	Debenture Stock.	Funded Debt.	Total.
	$	$	$	$
1876..................	180,955,657	....	76,079,531	257,035,188
1881..................	199,527,981	....	84,891,313	284,418,293
1886..................	317,141,948	....	169,359,306	486,501,254
1891..................	338,769,786	....	292,291,654	632,061,440
1896..................	361,075,340	....	336,137,601	697,212,941
1901..................	424,414,314	....	391,696,523	816,110,837
1907..................	588,563,591	....	583,369,217	1,171,937,808
1913..................	755,316,516	163,257,224	613,256,952	1,531,830,692
1914..................	853,110,653	173,307,470	782,402,638	1,808,820,761
1915..................	847,801,101	176,284,882	851,724,905	1,875,810,888
1916..................	848,269,488	176,284,882	869,323,449	1,893,877,819
1917..................	872,829,993	216,284,882	896,005,116	1,985,119,991
1918..................	877,600,613	216,284,882	905,994,999	1,999,880,494

The relationship of dividends and net earnings to share capital during the past twelve years is shown in the following table:—

Year.	Debenture Stock.	Interest on Debenture Stock.	Stocks.	Dividends on Stocks.	Per cent on Stocks, all Stocks.	Net Earnings.	Stocks and Debenture Stock.	Per cent. on Dividend Paying Stocks.
	$	$	$	$	$	$	$	
1907...	....	....	588,568,591	12,760,435	2·17	42,989,537	588,568,591	7·30
1908...	....	....	607,891,349	12,955,243	2·11	39,614,171	607,891,349	6·51
1909...	....	....	647,534,647	19,230,126	2·37	40,456,252	647,534,647	6·24
1910...	....	....	687,557,387	21,747,914	3·16	53,550,777	687,557,387	7·78
1911...	....	....	749,207,687	30,577,740	4·08	57,698,709	749,207,687	7·70
1912...	....	....	770,459,351	31,164,791	4.04	68,677,213	770,459,351	8·91
1913...	163,257,224	6,337,188	755,316,516	27,333,373	3·72	74,671,160	918,573,740	8·13
1914...	173,307,470	6,805,320	853,110,653	30,434,601	3·56	64,108,280	1,026,418,123	6·25
1915...	176,284,882	7,008,942	847,801,101	32,341,337	3·81	52,111,973	1,024,085,983	5·09
1916...	176,284,882	7,051,395	848,269,488	32,277,874	3·81	81,346,395	1,024,554,325	7·94
1917...	216,284,882	7,051,395	872,829,993	30,092,701	3·45	87,880,842	1,089,114,875	8·26
1918...	216,284,882	7,051,395	877,600,613	30,103,982	3·43	56,264,714	1,093,885,495	8·26

Net earnings in the foregoing statement are the difference between gross receipts and operating expenses. Net operating earnings, after deductions had been made for fixed charges and so on, will be found in Table 9 under the head of Income Account.

Aid to Railways.

Payments by the Dominion on subsidy account aggregated $720,404.75 in 1918. The situation as respects the provinces and municipalities was unchanged.

During the year loans of $25,000,000 were made to the Canadian Northern Railway, and of $7,500,000 to the Grand Trunk Pacific Railway, by the Dominion.

Table 5 affords information in detail with regard to aid given to railways.

The full account in relation to aid stood, on June 30, 1918, as follows:—

Year.	Dominion.	Provinces.	Municipalities.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1876	*18,564,352 37	4,203,240 43	5,384,005 70
1882	37,371,208 33	17,044,628 91	9,080,944 63
1888	*c*90,644,574 40	23,342,758 82	11,625,050 4
1894	102,087,290 06	29,368,697 75	14,374,610 99
1900	107,760,795 70	31,310,170 06	16,173,303 45
1906	118,473,316 04	43,278,022 12	17,576,538 15
1912	*e*154,075,235 09	35,945,515 16	18,051,323 60
1913	163,251,469 42	36,500,015 16	18,078,673 60
1914	178,834,528 74	37,023,275 16	*f*17,914,836 40
1915	183,479,192 91	37,437,895 16	17,914,836 40
1916	184,719,627 88	37,437,895 16	17,914,836 40
1917	185,493,913 56	37,437,895 16	17,914,836 40
1918	218,714,318 37	37,437,895 16	17,914,836 40

* Included loan $2,311,666.67 to Northern Railway; not reported after this year.

c Eastern extension $1,284,495.76, now included in I. C. Railway.

e This amount includes payments of $6,263,715.86 to Grand Trunk Pacific under the Implement clause of the agreement between Government and the Company.

f This reduction is due to the repayment of a loan.

Included with the aid to the C.P.R. is the sum of $37,785,319.54 for lines built by Government and handed over to the Company. In that total is $6,639,581 for surveys.

Following is an analysis of the cash subsidies paid by the various provinces since 1875:—

Year.	Ontario.	Quebec.	Nova Scotia	New Brunswick.	British Columbia.	Manitoba.	Totals.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1875....	....	....	....	....	....	....	....
1881....	3,183,037 02	1,578,443 27	823,330 00	2,754,000 00	....	....	8,338,810 29
1887....	5,984,007 52	3,276,071 81	1,653,903 68	3,856,165 00	....	386,250 00	16,674,174 01
1893....	6,391,932 74	7,864,561 83	2,121,944 55	4,425,281 81	37,500 00	2,623,286 77	23,464,507 70
1899....	7,281,129 63	11,206,833 10	2,204,847 10	4,506,040 71	37,500 00	2,703,061 77	28,039,412 31
1905 ...	8,562,504 47	12,259,285 66	3,991,193 75	4,580,934 71	37,500 00	2,872,887 02	32,304,304 61
1911....	9,204,616 04	12,333,196 52	6,384,299 75	4,907,486 71	798,209 00	2,878,887 02	36,506,695 04
1915 ...	9,669,236 04	12,333,196 52	6,987,849 75	4,907,486 71	1,284,572 00	2,878,887 02	37,437,895 16

Additions were not made in succeeding years.

The cash aid given by municipalities is shown, by provinces, in the following table:—

Year.	Ontario.	Quebec.	Nova Scotia.	New Brunswick.	British Columbia.	Manitoba.	North-west Territories.	Totals.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1875....	3,774,620 13	513,000 00	....	127,500 00	....	....	....	4,415,120 13
1881...	5,988,300 01	1,864,144 62	250,000 00	293,500 00	....	....	....	8,305,944 63
1887 ...	8,055,305 81	2,380,986 62	250,000 00	296,500 00	37,500 00	480,600 00	....	11,500,892 43
1893...	10,289,453 37	2,840,718 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	....	14,272,456 99
1899....	11,971,164 37	2,865,718 62	281,685 00	336,500 00	37,500 00	490,000 00	22,261 29	16,005,429 28
1905....	12,930,290 81	3,126,036 08	471,898 10	341,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	17,420,085 65
1911..	13,361,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	207,952 00	490,600 00	22,261 29	18,042,823 60
1912....	13,361,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	216,452 50	490,600 00	22,261 29	18,051,323 60
1913....	13,361,075 63	3,158,136 08	481,898 10	341,500 00	223,202 50	490,600 00	22,261 29	18,078,673 60
1914....	13,361,075 63	3,180,501 38	481,898 10	341,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	17,914,836 40

In succeeding years additions were not made.

Following is an analysis of the various forms in which cash aid has been given to railways by the Dominion, by the provinces, and by municipalities:—

DOMINION.

Cash subsidies	$ 111,428,695 38
Loans	58,076,533 33
Cost of lines handed over to C.P.R.	37,785,319 97
Paid to Quebec Government	5,160,053 83
Implement clause, G.T.P., agreement	6,263,715 86
Total	$ 218,714,318 37

The purchase of Grand Trunk Pacific bonds aggregating $33,116,000 by the Government, could not properly be classified as cash aid. It is therefore omitted from this account, and appears in a later paragraph, among guarantees authorized.

The Dominion Government has also constructed and now operates, the Eastern Division of the National Transcontinental railway, on which an expenditure of $164,488,237 had taken place up to March 31, 1918.

PROVINCES.

Cash Subsidies	$ 29,940,865 16
Loans	7,197,030 00
Subscriptions to shares	300,000 00
Total	$ 37,437,895 16

NOTE—$4,447,000 was transferred from Subsidy to Loan Account.

MUNICIPALITIES.

Cash subsidies	$ 12,670,837 78
Loans	2,404,498 62
Subscriptions to shares	2,839,500 00
Total	$ 17,914,836 40

NOTE—A loan of $186,202.50 cancelled in 1914.

LAND GRANTS.

Following have been the land grants to railways:—

—	Acres.
By the Dominion	31,864,074
By the province of Quebec*	1,681,690
By the province of British Columbia	8,119,221
By the province of New Brunswick	1,647,772
By the province of Nova Scotia	160,000
By the province of Ontario	624,232
Total	44,096,989

* See explanatory paragraph.

In the case of the province of Quebec the land grants have been on a special basis, and it is therefore necessary to have in mind the following facts:—

Acres granted—convertible	13,324,950
Converted, at 52½ cents per acre	$ 6,995,599
Amount of conversion	$ 4,557,728
Acres granted—not convertible	10,360,934
Acres earned—not convertible	1,681,690

The facts with respect to grants of lands by the Dominion, as revised by the Railway Lands Branch of the Department of the Interior, are as follows:—

Name of Company.	Area earned Acres.
Alberta Railway and Irrigation Co., (formerly North West Coal and Navigation Co.)	1,114,368
Calgary and Edmonton Railway Co	1,888,448
Canadian Northern Railway Co., (Ry. from point on C.P.R. to Hudson Bay	2,624,128
Canadian Northern Railway Co., (formerly Lake Manitoba Railway and Canal Co.	798,400
Canadian Pacific Railway Co.—Main Line	18,206,986
C.P.R., Pipestone Extension, Souris Branch	200,320
C.P.R., Souris Branch	1,408,704
Great North West Central Railway Co., (formerly North West Central Ry. Co.)	320,000
Manitoba and North Western Railway Co	1,501,376
Manitoba South Western Colonization Railway Co	1,396,800
Canadian Northern Railway Co., (formerly Manitoba and South Eastern Ry. Co.)	680,320
Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Co	1,625,344
Saskatchewan and Western Railway Co	98,880
Total	31,864,074

The Dominion has not made any grants of lands in aid of railways since 1894.

Guarantees.

Guarantees of bonds have been substituted in large measure for other forms of aid during recent years. It has been most difficult to get an accurate statement of the facts in this regard, particularly as to the precise amount of outstanding liability. The following table is based on official reports from the Dominion and Provincial Governments:—

——	Authorized.	Bonds Executed.	Guarantees Earned.
	$	$	$
Dominion	189,666,539	183,532,523	183,532,523
Manitoba	25,519,553	25,519,553	25,519,553
Alberta	59,495,900	45,120,450	45,120,450
Saskatchewan	46,725,000	28,095,345	22,683,994
Ontario	7,860,000	7,860,000	7,860,000
British Columbia	68,135,000	60,317,524	50,889,567
New Brunswick	7,763,000	7,763,000	6,431,562
Quebec	280,000	280,000	280,000
Total	405,444,992	358,488,395	342,317,649

It must be understood that $33,116,000 worth of Grand Trunk Pacific bonds purchased by the Dominion Government, and referred to in a preceding paragraph, is included with the amount of guarantees authorized, although in such case the guarantee does not apply. There is, however, no other way of recording the amount in this connection.

The facts for the preceding six years, as respects the amount of guarantees authorized, are as follows:—

——	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.	1917.
	$	$	$	$	$	$
Dominion	91,983,553	95,486,590	188,965,063	188,965,063	189,666,539	189,666,539
Manitoba	20,899,660	24,059,447	25,221,580	25,221,580	25,221,580	25,519,553
Alberta	45,489,000	45,489,000	55,810,450	59,410,450	58,736,750	59,495,900
Saskatchewan	32,500,000	33,735,000	41,625,000	41,625,000	47,725,000	47,725,000
Ontario	7,860,000	7,860,000	7,860,000	7,860,000	7,860,000	7,860,000
Nova Scotia	5,022,000	5,022,000	....	....	....	....
British Columbia	38,946,832	59,262,072	80,332,072	80,332,072	80,332,072	68,782,072
New Brunswick	1,893,000	3,654,265	6,063,000	6,063,000	7,763,000	7,763,000
Quebec	476,000	392,000	392,000	392,000	308,000	280,000
Total	245,070,045	274,960,374	409,869,165	409,869,165	417,612,941	407,092,064

Following are the details according to official statements received from the Dominion and the various provinces:—

DOMINION.

The list of securities guaranteed by the Dominion prior to June 30, 1916, is as follows:—

1. The Canadian Northern Railway Company, chapter 7, Edward VII.

The guarantee is for the principal of £1,923,287 sterling, and interest thereon at the rate of 3 per cent per annum for fifty years.

2. The Canadian Northern Railway Company, chapter 11, 7-8 Edward VII (1908).

The guarantee is for the principal of £1,622,586 19s. 9d. sterling debenture stock and interest thereon at the rate of 3½ per cent per annum for fifty years, from July 20, 1908, interest payable half yearly.

3. The Canadian Northern Ontario Railway Company, chapter 6, 1-2 George V (1911).

The guarantee is for the principal of £7,493,835 12s. 4d. sterling debenture stock and interest thereon at the rate of 3½ per cent per annum for fifty years, from May 19, 1911, interest payable half yearly, amount actually issued £7,350,000.

4. The Canadian Northern Alberta Railway Company, chapter 6, 9-10 Edward VII (1910) as amended by chapter 8, 2 George V (1912).

The guarantee is for the principal of £647,260 5s. 6d. sterling debenture stock and interest thereon at the rate of 3½ per cent per annum for fifty years, from May 4, 1910, interest payable half yearly.

5. The Grand Trunk Pacific Railway Company, chapter 71, 3 Edward VII (1903) and chapter 24, 4 Edward VII (1904) and chapter 98, Acts of 1905.

The guarantee is for 3 per cent bonds of the railway company to an amount equal to 75 per cent of the cost of construction of the Western Division of the National Transcontinental railway, but not exceeding $13,000 per mile in respect of the Prairie section of the said railway. The amount of bonds issued and guaranteed is £7,200,000, of which £2,300,000 were issued in 1905, £2,000,000 in 1909, and £2,000,000 in 1910.

The total authorized issue was £14,000,000 and the balance of the issue not sold to the public—£6,800,000—was purchased by the Government under the authority of the Grand Trunk Pacific Bond Purchase Act, 1913. There is therefore no guarantee, as respects this part of the issue, outstanding.

6. The Canadian Northern Alberta Railway Company, chapter 6, 2 George V (1912).

The guarantee is for the principal of £733,561 12s. 10d. sterling debenture stock and interest thereon at the rate of 3½ per cent per annum for fifty years, from April 1, 1912, interest payable half yearly.

7. The Grand Trunk Pacific Railway Company, chapter 20 of the Acts of 1914.

Total guarantee authorized, $16,000,000, interest at 4 per cent. Sold to the public, $3,193,507; pledged with the Dominion Government against advances, $7,500,000; pledged to Grand Trunk Railway Company, $5,306,493

8. The Canadian Northern Railway Company, chapter 20 of the Acts of 1914.

Guarantee authorized, $45,000,000, at 4 per cent. Sold to the public, $17,033,333; pledged with the Dominion Government against advances, $12,500,-000; pledged with Columbia Trust Coy., New York, against advances, $15,333,-333.

ALBERTA.

Railway.	Authorized Mileage.	Par Bond Value.	Mileage executed by Government	Par Bond Value.
		$		$
Canadian Northern	902·4	13,536,000	774·8	11,022,000
Canadian Northern Westhern	1,390·	22,530,000	662·57	11,222,250
Grand Trunk Pacific Branch Lines Co	259·5	4,182,500	259·5	4,182,500
Edmonton, Dunvegan and British Columbia Ry.	471·	9,429,000	471·	9,420,000
Alberta and Great Waterways	350·	7,000,000	350·	7,000,000
Central Canada	114·	2,280,000	100	2,000,000
Lacombe and Blindman Valley	39·1	547,400	39·1	273,700
Totals	3,526·0	59,495,900	2,656·97	45,120,450

SASKATCHEWAN.

—	Number of Miles.	Total Authorized Guarantees of $15,000 per Mile.	Par value of Bonds sold.	Amount of earnings Released.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canadian Northern Railway Company	1,155	17,325,000 00	13,709,400 00	10,456,496 25
Canadian Northern Saskatchewan Railway Co.	255	3,825,000 00	1,174,813 33	782,210 60
Grand Trunk Pacific Branch Lines Co.	760	11,400,000 00	11,328,892 00	9,908,627 53
Grand Trunk Pacific Saskatchewan Railway Co.	605	9,075,000 00	Nil.	Nil.
		41,625,000 00	26,213,105 33	21,147,333 38
Bridges and Terminals— Grand Trunk Pacific Branch Lines Co.	.....	5,100,000 00	1,882,240 00	1,536,660 62
		46,725,000 00	28,095,345 33	22,683,994 00

All unearned guarantees were permitted to lapse in 1918.

ONTARIO.

To the Canadian Northern Ontario Railway Company—Guarantee of interest on bonds aggregating $7,860,000.

NOVA SCOTIA.

The aid given by the province of Nova Scotia to the Halifax and South-western Railway Company was not in the nature of a guarantee of bonds; but the facts of the case cannot very well be given under any other head. They are as follows:—

In the first instance the province advanced to the company $13,500 per mile on 257·25 miles of its railway. The company gave a mortgage to the province covering the railway system for the total amount so advanced, and for interest on advances during construction, but could redeem the mortgage by repaying the said sum of $13,500 per mile, less the sum of $3,200 per mile. The $3,200 per mile represents the sum which, under the provisions of a general Act on the subject, the province grants as a subsidy to a company constructing a railway.

This arrangement existed until the new arrangement was made under chapter 27 of the Acts of 1912, as amended by chapter 64 of the Acts of 1913. The new arrangement provided for releasing the original mortgage, for crediting the railway company with the $3,200 per mile, and interest thereon, for repayment to the company of the equivalent of £180,400 sterling which the company had paid as interest on the mortgage, and for adding that amount to the sums due by the company for principal. The equivalent of £180,400 sterling was paid to the Halifax and Southwestern Railway Company, but instead of being paid in cash it was paid by delivering to the company £180,400 of provincial debentures. The total amount the company owed the province under this arrangement was settled at $4,447,000, in which is included the equivalent of £180,400 sterling.

As security for that amount the company delivered to the province its bonds guaranteed by the Canadian Northern Railway Company, aggregating $4,447,000, these bonds being secured by a mortgage trust deed covering the railway system of the Halifax and Southwestern Railway Company, and the province still holds the bonds and collects the interest thereon as the same falls due.

Under the primary arrangement the railway company did not deliver bonds to the province, but merely executed the mortgage, which has been released and superseded by the new arrangement.

The advance of $13,500 per mile was not made by the province delivering bonds to the company; it was made in cash, the province having borrowed the money in London by the issue and sale of inscribed stock. The interest on the guaranteed bonds that the province now holds offsets within about one-quarter per cent the interest payable on the inscribed stock, this difference being accounted for by the fact that the stock was issued below par.

After the guaranteed bonds of the Halifax and Southwestern Railway Company are paid, the amount of provincial aid it will have received will have been $3,200 per mile.

BRITISH COLUMBIA.

—	Garantee Authorized.	Par Value of Bonds. Executed.	Amount of Guarantee.
	$	$	$
Canadian North Pacific Ry	47,975,000	40,157,527	32,854,369
Pacific Great Eastern Ry	20,160,000	20,160,000	18,035,198
	68,135,000	60,317,524	50,889,567

In 1916 there was added to the above $11,550,000 of bonds of the Pacific Great Eastern, the guarantee of which had been authorized by the Legislature. The official statement for 1918 omits the amount.

MANITOBA.

To the Canadian Northern Railway Co., the following guarantees have been given:—

1,243·73	miles,	main line and branches in Manitoba at $10,000 per mile	$12,437,286 66
332·30	"	main line and branches in Manitoba at $13,000 per mile	4,320,000 00
287·28	"	Port Arthur Division at $20,000 per mile	5,745,586 67
		Guarantees on Winnipeg Terminals	3,000,000 00
		Total guarantees	$25,502,873 33

Canadian Northern Manitoba Railway—
12·3 miles at $13,000 00 per mile ..... $ 16,680 00

NEW BRUNSWICK.

——	Amount guaranteed.	Earned and paid.
	$ cts.	$ cts.
International	896,000 00	896,000 00
New Brunswick and Seaboard	297,000 00	297,000 00
Southampton	155,000 00	155,000 00
St. John and Quebec	4,250,000 00	3,597,898 70
St. John and Quebec	1,700,000 00	1,020,662 90
Fredericton and Grand Lake	465,000 00	465,000 00
Total	7,763,000 00	6,431,561 60

QUEBEC.

Guarantee of bonds of the Montreal and Western Railway Company to the amount of $280,000.

INCOME ACCOUNT.

Net operating revenue		$ 56,264,714
Outside operations—		
Revenue	$ 5,423,530 94	
Expenses	3,744,180 08	
Net Revenue	$ 1,679,350 86	
Income—Other sources	19,627,863 92	
		21,307,214 78
		$ 77,571,928 94
Less Taxes		4,711,262 84
Gross corporate income		$ 72,860,666 10
Deductions—		
Lease of other roads	$ 3,491,478 94	
Other rents	6,873,321 18	
Interest on funded debt	30,665,899 36	
Other interest	9,182,886 61	
Sinking funds	9,733 33	
Other deductions	2,417,146 10	
		54,532,437 39
Net corporate income		$ 18,328,228 71
Disposal of net corporate income—		
Dividends—Common	$ 26,876,705 16	
Dividends—Preferred	10,331,172 14	
Additions and betterments, Cr	209 43	
Reserves	195,831 57	
		37,403,499 44
Balance to profit and loss, Dr		$ 19,075,270 73

It should be explained that the foregoing dividends are exaggerated by the inclusion of interest on the debenture stock of the Canadian Pacific Railway. In that case, it is really interest on a debenture of such a peculiar class that it neither belongs to stocks nor funded debt.

Details will be found in Table 9.

Current Assets and Liabilities.

Commencing with 1917, Table 9A was introduced for the purpose of showing the financial position of reporting railways as disclosed by the balance arising between current assets and liabilities. The facts in that regard are always important.

Public Service of Railways.

The railways of Canada carried 50,737,294 passengers and 127,543,687 tons of freight in 1918.

The history of passenger traffic by periods, since 1875 is as follows:—

Year.	Passengers carried.	Year.	Passengers carried.
1875	5,190,416	1911	37,097,718
1880	6,462,948	1912	41,124,181
1885	9,672,599	1913	46,203,765
1890	12,821,262	1914	46,702,280
1895	13,987,580	1915	49,322,035
1900	21,500,175	1916	49,027,671
1905	25,288,723	1917	53,749,680
1910	35,894,575	1918	50,737,294

The record of freight traffic, by periods, is as follows:—

Year.	Tons of freight (2,000 lbs.)	Year.	Tons of freight (2,000 lbs.)
1875	5,670,837	1909	66,842,258
1880	9,938,858	1910	74,482,866
1885	14,659,271	1911	79,884,282
1890	20,787,469	1912	89,444,331
1895	21,524,421	1913	106,992,710
1900	35,946,183	1914	106,393,989
1905	50,793,957	1915	87,204,833
1906	57,966,713	1916	109,659,088
1907	63,866,135	1917	121,916,272
1908	63,071,167	1918	127,543,687

The factor of mileage used in calculations which follow is the operting mileage as given on a preceding page under the head of "Railway Mileage."

PASSENGER TRAFFIC.

Passengers carried 1 mile:—

1907	2,049,549,813	1915	2,483,708,745
1909	2,033,001,225	1917	3,150,127,428
1911	2,605,968,924	1918	3,190,025,682
1913	3,265,656,080		

Passengers carried 1 mile per mile of line:—

1907	90,921	1915	69,802
1909	84,312	1917	79,829
1911	102,597	1918	82,050
1913	111,353		

Passengers carried per mile of line:—

1907	1,431	1915	1,299
1909	1,355	1917	1,362
1911	1,560	1918	1,308
1913	1,576		

Average receipts per passenger per mile:—

1907	1·911	1915	2·021
1909	1·921	1917	1·946
1911	1·944	1918	2·103
1913	1·973		

Passenger revenue:—

1907	$ 39,184,437	1915	$ 50,173,267
1909	39,073,488	1917	61,290,291
1911	50,566,894	1918	67,089,363
1913	64,441,430		

Passenger train revenue:—

1907	$ 45,730,652	1915	$ 60,699,935
1909	45,282,326	1917	80,767,114
1911	58,317,998	1918	88,192,056
1913	74,431,994		

Average receipts per passenger:—

1907	$ 1·219	1915	$ 1·083
1909	1·195	1917	1·140
1911	1·360	1918	1·322
1913	1·394		

Average number of passengers per train:—

1907	56	1915	50
1909	51	1917	59
1911	60	1918	64
1913	62		

Average number of passengers per car:—

1913	15	1916	14
1914	14	1917	16
1915	14	1918	17

Average number of cars per passenger train:—

1913	5·6	1916	5·5
1914	5·7	1917	5.7
1915	5·4	1918	5·8

Average passenger journey—miles:—

1907	64	1915	54
1909	62	1917	59
1911	70	1918	63
1913	71		

The average earnings from passenger train service per passenger train mile were $1·776, as compared with $1·529 in 1917.

The average earnings per passenger train car mile were 23·7 cents. This includes all classes of cars forming a passenger train.

FREIGHT TRAFFIC.

Freight traffic aggregated 127,543,687 tons, representing an increase over 1917 of 5,627,415 tons.

Tons hauled 1 mile:—

1907	11,687,711,830	1915	17,661,309,723
1909	13,160,567,550	1917	31,186,707,851
1911	16,048,478,295	1918	31,029,072,279
1913	23,032,951,596		

Tons hauled 1 mile per mile of line:—

1907	518,486	1915	496,355
1909	545,991	1917	807,948
1911	631,829	1918	798,093
1913	785,820		

Average receipts per ton per mile:—

1907	0·815	1913	0·758
1909	0·727	1915	0·751
1911	0·777	1917	0·690
		1918	0·736

Average trainload—tons:—

1907	260	1913	342
1909	278	1915	344
1911	305	1917	436
		1918	457

Average number of loaded cars per freight train:—

1907	16·92	1913	18·00
1909	16·37	1815	18·06
1911	18·03	1917	19·59
		1918	19·77

Average number of tons per loaded car:—

1907	15·37	1913	19·01
1909	16·98	1915	18·43
1011	16·91	1917	22·24
		1918	23·09

Average length of haul—miles:—

1913	216	1916	257
1914	217	1917	256
1915	202	1918	243

Average revenue per ton:—

1913	$ 1·636	1916	$ 1·679
1914	1·614	1917	1·765
1915	1·520	1918	1·789

Following is the record of freight tonnage per mile of line since 1875:—

1875	1,180	1904	2,475
1881	1,646	1910	3,012
1887	1,342	1916	2,929
1893	1,466	1917	3,159
1898	1,706	1918	3,281

Under the head of Earnings will be found further information with respect to freight business of 1918.

Details with regard to commodities are here given for 1913, 1915, 1917 and 1918 :

—	1913.	1915.	1917.	1918.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Products agriculture—				
Grain	10,386,282	9,159,793	16,491,090	13,985,361
Flour	2,374,198	2,514,609	3,374,965	3,919,476
Other mill products	1,319,167	1,486,665	1,684,176	1,722,985
Hay	1,172,022	1,211,835	1,042,395	1,522,626
Tobacco	65,489	38,580	44,482	51,252
Cotton	93,807	108,877	154,256	349,385
Fruit and vegetables	1,295,568	1,474,314	1,649,779	1,604,126
Other products of agriculture	499,269	391,236	686,311	722,459
Products of animals—				
Live stock	1,226,242	1,387,103	1,554,560	1,515,471
Dressed meats	616,274	608,062	645,094	764,121
Other packing-house products	371,663	395,364	596,349	644,023
Poultry, game, and fish	263,760	282,856	373,514	424,728
Wool	40,684	41,156	62,456	90,455
Hides and leather	205,583	211,411	249,794	250,713
Other products of animals	449,357	430,705	499,120	559,821
Products of mines—				
Anthracite coal	8,485,652	6,477,642	7,623,874	9,033,037
Bituminous coal	17,930,653	16,114,480	21,782,444	25,076,008
Coke	2,010,198	1,171,427	1,641,488	1,735,596
Ores	4,348,666	3,524,211	5,570,215	5,491,452
Stone, sand, etc	6,359,395	4,841,415	3,910,562	3,850,855
Other products of mines	1,104,978	998,360	2,006,054	2,002,543
Products of forests—				
Lumber	9,590,068	7,985,885	10,100,749	10,478,969
Other products of forests	7,019,032	5,990,670	8,989,933	10,372,485
Manufactures—				
Petroleum and other oils	807,062	868,214	1,414,800	1,636,594
Sugar	820,252	707,714	797,763	912,113
Naval Stores	19,898	28,961	108,958	133,168
Iron, pig and bloom	1,394,725	488,216	1,723,249	1,745,383
Iron and steel rails	1,304,551	450,764	1,100,245	1,104,996
Castings and machinery	1,499,084	891,063	1,920,301	1,997,184
Bar and sheet metal	1,305,682	635,150	1,562,313	1,784,228
Cement, brick and lime	3,958,419	2,419,240	2,698,166	2,192,898
Agricultural implements	593,470	285,491	469,142	529,677
Wagons, carriages, tools, etc	286,069	339,749	672,939	566,720
Wines, liquors, and beers	372,495	247,944	218,977	223,350
Household goods and furniture	493,629	295,496	438,483	499,751
Other manufactures	6,838,904	4,928,391	8,795,971	9,036,745
Merchandise	4,365,852	5,272,163	6,070,858	5,047,616
Miscellaneous	4,161,154	2,393,123	3,151,203	3,952,872

Separating the foregoing items into classes, and comparing the figures with those of preceding years, the result is as follows:—

—	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.	1918.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Products of agriculture	11,963,273	13,809,536	17,196,802	16,385,909	25,127,453	23,877,670
Products of animals	2,807,487	3,190,702	3,173,562	3,356,657	3,980,887	4,240,332
Products of mines	23,931,061	28,652,236	40,230,542	33,127,535	42,534,637	47,189,491
Products of forest	11,595,007	13,238,347	16,609,100	13,976,555	19,090,682	20,851,454
Manufactures	7,902,592	13,573,987	16,241,081	12,586,393	21,921,309	22,362,807
Merchandise	2,393,285	2,438,089	4,365,852	5,272,163	6,070,858	5,047,616
Miscellaneous	6,234,372	4,981,385	4,161,154	2,393,123	5,151,203	3,952,372
Totals	66,827,067	79,884,282	*106,992,710	*b* 87,204,838	*c*121,916,272	*d* 127,543,687

* Undistributed 1,561,457 tons. *b* Undistributed 106,503 tons. *c* Undistributed 39,244 tons. *d* Undistributed 12,945 tons.

Following is the ratio which each class bore to the total:—

—	1907.	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.	1918.
Products of agriculture	16·85	17·01	17·17	16·31	18·79	20·61	18·72
Products of animals	4·37	4·21	4·00	3·01	3·75	3·26	3·34
Products of mines	32·68	35·81	35·87	38·16	37·89	34·90	36·99
Products of forest	18·11	17·35	16·57	15·75	16·03	15·66	16·35
Manufactures	14·11	11·82	17·00	18·68	14·76	17·99	17·54
Merchandise	4·08	3·58	3·06	4·14	6·04	4·98	3·96
Miscellaneous	9·79	9·32	6·33	3·95	2·74	2·00	3·10

The origin of freight in 1913, 1915, 1917 and 1918 is shown in the following table—

—	1913.	1915.	1917.	1918.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Originating in Canada	56,829,297	49,257,996	67,134,164	68,385,790
Received from connecting roads	21,284,742	15,706,668	23,451,578	25,118,277
Received from U.S. roads	27,317,214	22,134,118	31,330,530	34,039,620
Undistributed	1,561,457	106,056	....	....
Total	106,992,710	87,204,838	121,916,272	127,543,687

It will be observed that the net tonnage for 1918 was 102,425,410. A connecting road is defined as being a road operating within the boundaries of Canada. Traffic received from a United States road applies to all tonnage brought into Canada by roads operating on both sides of the boundary, as well as freight delivered at the boundary to a Canadian line.

Earnings and Operating Expenses.

Gross earnings:—

1918	$332,777,937
1917	313,492,949
Increase	$ 19,284,988

Operating expenses:—

1918	$274,798,044
1917	223,574,598
Increase	$ 51,223,446

The foregoing totals include the results of five units which cannot be properly classified as railways. The Pullman Company is an example. Therefore, for the purposes of all calculations the total of gross earnings used is $330,220,150 and of operating expenses $273,955,436.

Year.	Gross earnings.	Operating expenses.	Percentage of operating expenses to earnings.
	$	$	
1875	19,470,539	15,075,532	81·1
1881	27,987,508	20,121,418	71·9
1887	38,841,609	27,624,683	71·1
1893	52,042,396	36,616,033	70·3
1899	62,243,784	40,706,217	65·3
1905	106,467,198	79,977,573	75·2
1911	188,733,494	131,033,785	69·4
1916	263,527,157	180,542,259	68·9
1917	310,771,479	222,890,637	71·7
1918	330,220,150	273,955,436	82·9

EARNINGS.

Gross earnings for 1917 and 1918 came from the following sources:—

—	1917.		1918.	
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Rail line—				
Freight	215,245,256 49		228,244,416 07	
Passenger	61,290,290 07		67,089,362 62	
Excess baggage	569,566 07		595,790 35	
Sleeping cars	2,832,750 58		3,179,760 94	
Parlour and chair cars	268,875 33		262,576 39	
Mail	3,169,910 97		3,288,733 75	
Express	8,999,073 85		9,824,583 29	
Other passenger trains	72,110 40		64,024 66	
Milk	538,486 82		550,416 08	
Switching	2,380,706 18		2,917,752 37	
Special service train	113,832 01		89,677 79	
Other freight train	27,652 04		36,920 15	
Water transfer	41,518 50		1,529 61	
Totals		295,550,029 94		316,145,544 07
Water line—				
Freight	2,265,118 77		2,266,102 13	
Passenger	1,841,356 53		432,537 50	
Excess baggage	3,023 04		2,995 71	
Other passenger service	1,743 10			
Mail	17,307 11		20,564 70	
Express	55,957 82		25,476 65	
Special service				
Other	158,804 93		Dr. 139,749 47	
Totals		4,397,311 30		2,608,027 22
Incidental—				
Dining and buffet	3,026,048 70		3,336,808 34	
Hotel and restaurant	542,581 61		627,518 13	
Station, train, etc., privileges	99,875 58		98,847 47	
Parcel room	82,446 02		88,479 48	
Storage—freight	247,132 61		342,772 95	
Storage—baggage	77,134 48		85,052 19	
Demurrage	1,526,214 72		1,936,611 52	
Telegraph and telephone	328,295 29		281,167 59	
Grain elevators	1,189,466 97		888,454 99	
Stockyards	10,262 42		24,859 27	
Rents of buildings, etc	1,457,494 70		1,488,020 86	
Miscellaneous	1,820,245 80		1,918,485 88	
Totals		10,407,098 90		11,117,078 67
Joint facilities, Cr. bal		417,038 96		349,499 99
Gross earnings		310,771,479 10		330,220,149 95

Table 9 will afford details with regard to net earnings.

Gross earnings per mile of line:—

1875	$4,053	1911	$7,430
1880	3,275	1912	8,209
1885	2,993	1913	8,760
1890	3,562	1914	7,894
1895	2,928	1915	5,616
1900	4,006	1916	6,943
1905	5,197	1917	8,051
1910	7,034	1918	8,493

Gross earnings per revenue train mile—all trains:—

1907	$1·875	1913	$2·263
1909	1·816	1915	2·143
1911	2·103	1917	2·683
		1918	3·005

Freight earnings per ton:—

1907	$1·472	1913	$1·636
1909	1·432	1915	1·520
1911	1·561	1917	1·766
		1918	1·789

Earnings per passenger:—

1907	$1·219	1913	$18394
1909	1·195	1915	1·083
1911	1·363	1917	1·140
		1918	1·322

Freight earnings per freight train mile:—

1907	$2·069	1913	$1·595
1909	2·041	1915	2·279
1911	2·376	1017	3·006
		1918	3·359

Passenger earnings per passenger train mile:—

1907	$1·263	1913	$1·413
1909	1·150	1915	1·016
1911	1·348	1917	1·160
		1918	1·352

Gross earnings for years preceding 1916 came from the following sources:—

Gross Earnings.	1910.	1912.	1914.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Passengers	46,018,879 56	56,543,636 60	62,012,296 46
Mails	1,799,887 80	1,914,720 30	2,500,175 88
Express	4,143,837 52	5,294,388 08	6,444,214 02
Baggage, parlour cars, etc	993,613 63	1,295,414 59	1,607,516 84
Freight	117,497,604 03	149,961,140 13	165,753,730 45
Station and train privileges	679,061 12	1,086,687 37	1,044,737 28
Telegraphs, rents, etc	2,823,333 47	3,307,738 63	3,720,868 11
	173,956,217 13	219,403,752 79	243,083,539 04

Owing to the adoption of entirely new methods of accounting in 1907, it is not practicable to carry comparisons with respect to earnings back of that year. The amounts credited to the several sources of revenue in preceding years, and the ratio they bore to the total, are shown in the following table:—

Year.	Passenger.	Per cent.	Freight.	Per cent.	Mail and Express.	Per cent.	Other Sources.	Per cent.	Total.
	$		$		$		$		$
1875	6,410,934	32·92	12,073,570	62·00	693,250	3·56	292,784	1·50	19,470,539
1881	8,223,254	29·34	18,666,982	66·69	946,159	3·37	145,332	0·51	27,987,508
1887	11,867,597	30·55	24,581,047	63·28	1,575,157	4·05	771,992	1·98	38,841,609
1893	15,087,299	29·12	32,935,028	63·28	2,151,769	4·13	1,868,298	3·59	52,042,396
1898	15,662,311	26·16	38,508,175	64·48	2,732,004	4·59	2,852,613	4·77	59,715,105
1903	24,862,109	25·88	63,089,448	65·67	3,596,145	3·53	4,716,823	4·91	96,064,526
1906	33,392,188	26·64	81,433,115	64·97	4,510,649	3·59	5,986,912	4·77	125,322,865

Details with respect to earnings are given in tables 6, 7, and 9 in the body of this report.

OPERATING EXPENSES.

The total of operating expenses in 1918 was $273,955,435.79—an increase for the year of $51,064,798.71.

Operating expenses were equal to 82·96 per cent of gross earnings.

Per mile of line:—

	$		$
1875	3,138	1905	3,904
1880	2,341	1910	4,869
1885	2,229	1915	4,152
1890	2,503	1916	4,823
1895	2,050	1917	5,774
1900	2,360	1918	7,046

Per train mile—all trains:—

—	Earnings per train mile.	Expenses per train mile.
	$	$
1899	1·192	0·779
1900	1·282	0·864
1901	1·366	0·944
1902	1·501	1·028
1903	1·591	1·117
1904	1·634	1·216
1905	1·614	1·213
1906	1·723	1·198
1907	1·953	1·381
1908	1·869	1·364
1909	1·816	1·309
1910	2·036	1·409
1911	2·103	1·460
1912	2·174	1·493
1913	2·263	1·604
1914	2·253	1·659
1915	2·144	1·585
1916	2·358	1·623
1917	2 682	1·925
1918	3 006	2·494

Operating expenses in 1918 were distributed as follows:—

	$	Per cent.
Way and structures	51,614,857 71	18·84
Equipment	57,304,234 84	20·92
Traffic	6,342,393 99	2·32
Transportation—rail line	145,107,396 15	52·96
" —water line	1,552,958 83	0·56
Miscellaneous operations	4,443,665 75	1·62
General expenses	7,597,985 10	2·77
Transportation for investment—Cr.	8,056 58	0·01
Total	273,955,435 79	

The distribution of operating expenses in 1916 and 1917 was under the following heads:—

—	1916.		1917.	
	$ cts.	Per cent.	$ cts.	Per cent.
Way and structures	36,040,945 06	19·96	41,154,193 11	18·46
Equipment	35,822,484 20	19·84	46,371,178 39	20·80
Traffic	5,560,515 12	3·08	6,236,810 91	2·79
Transportation—rail line	92,882,661 24	51·45	114,327,343 71	51·29
" —water line	184,824 13	0·10	3,271,892 62	1·47
Miscellaneous operations	3,279,588 42	1·81	3,962,543 94	1·78
General expenses	6,781,574 19	3·75	7,584,881 55	3·40
Transportation for investment—Cr	10,333 38	0·01	18,207 15	0·01
Total	180,512,258 98		222,890,637 08	

It is impracticable to make accurate comparisons between the foregoing distribution of operating expenses and the figures of preceding years. The facts, however, are valuable, and are as follows:—

Operating Expenses.	1910.		1912.		1914.	
	$ cts.	Per cent.	$ cts	Per cent.	$ cts.	Per cent.
Way and structure..	27,035,603 46	22·45	31,514,098 12	20·90	35,292,226 82	19·71
Equipment..........	26,002,301 30	21·59	29,811,510 09	19·78	36,375,330 87	20·32
Traffic expenses....	4,366,176 92	3·63	5,293,699 75	3·51	6,546,602 45	3·65
Transportation......	58,928,170 74	48·94	78,969,543 65	52·39	94,119,066 73	52·58
General expenses....	4,073,188 00	3·395	5,137,688 26	3·42	6,642,032 03	3·74
Total.........	....	.. ....	....	....	178,975,258 90	....

Details with respect to operating expenses by reporting railways will be found in table 8.

Since special significance attaches to the maintenance of way and structures and to the unkeep of equipment, the following facts are given:—

Year.	Maintenance of Way. Amount.	Mileage.	Amount per Mile of Line.	Year.	Maintenance of Equipment. Amount.	Mileage.	Amount per Mile of Line.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
1907.. ...	20,887,091 66	22,452	930 30	1907.....	21,666,373 08	22,452	965 01
1909......	21,153,274 46	24,104	877 58	1909. ..	21,510,303 59	24,104	892 40
1911.....	29,245,093 22	25,400	1,151 38	1911. ..	26,127,638 12	25,400	1,028 65
1913......	35,933,322 78	29,336	1,224 92	1913.....	38,289,718 47	29,336	1,271 13
1915......	28,762,906 91	35,582	808 35	1915.....	28,156,261 08	35,582	791 32
1916......	36,040,045 06	37,434	962 79	1916.....	35,822,484 20	37,434	956 95
1917......	41,154,193 11	38,604	1,066 17	1917.....	46,371,178 39	38,604	1,201 32
1918......	51,614,857 71	38,879	1,327 57	1918.....	57,304,234 84	38,879	1,473 91

EQUIPMENT.

Following are the facts with respect to equipment:—

——	Number.	Increase.
Locomotives..........	5,756	130
Cars in passenger service..........	6,376	1
Cars in freight service..........	209,243	5,734
Cars in Companies' service..........	18,890	249

Classification of locomotives:—

Locomotives.	1907.	1909.	1911.	1913.	1915.	1916.	1917.	1918.
Passenger..........	964	1,056	1,215	1,474	1,840	1,744	1,389	1,372
Freight..........	2,206	2,539	2,659	3,011	2,912	3,077	3,490	3,603
Switching..........	334	384	435	634	734	669	747	781

Capacity of freight cars.

—	1915.		1917.		1918.	
	No.	Capacity in tons.	No.	Capacity in tons.	No.	Capacity in tons.
Box	145,307	4,825,543	145,290	4,899,651	150,074	5,126,659
Flat	25,315	798,671	25,322	816,245	23,414	759,768
Stock	7,638	226,190	7,883	232,185	8,556	253,350
Coal	15,703	611,020	15,649	538,609	16,949	692,785
Tank	463	14,604	731	35,134	485	16,306
Refrigerator	4,713	139,350	5,234	155,510	5,893	176,890
Other	2,551	99,677	3,390	137,122	3,664	141,012
Totals	201,690	6,731,265	203,499	6,798,456	209,026	7,166,770

The capacity of 217 cars was not reported.

Locomotives and cars per 1,000 miles of line:—

Rolling stock.	Per 1,000 miles of line.						
	1907.	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.	1918.
Locomotives	156	165	166	175	154	146	148
Freight cars	4,783	4,887	5,006	6,211	5,669	5,272	5,382
Passenger	162	174	177	194	178	165	164

The reduction in passenger locomotives in 1917 was due to a revision of classification by the Canadian Northern Railway System.

Locomotives and cars:—

Locomotives and cars.	1907.	1909.	1911.	1913.	1914.	1915.	1917.	1918.
Locomotives	3,504	3,969	4,219	5,110	5,447	5,486	5,626	5,756
Freight cars	107,407	117,779	127,158	182,221	204,190	201,690	203,499	209,243
Passenger cars	3,642	4,192	4,513	5,696	6,002	6,326	6,377	6,376

Passenger cars:—

Cars in Passenger service.	1907.	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.	1918.
First class	1,300	1,560	1,601	2,058	2,213	2,168	2,172
Second class	472	471	517	627	632	687	595
Combination	405	429	434	492	486	418	406
Emigrant	272	317	357	437	509	534	568
Dining	105	127	137	176	215	216	196
Parlour	63	60	80	117	138	155	166
Sleeping	212	261	306	440	538	562	555
Baggage, express and postal	782	926	1,045	1,275	1,457	1,462	1,514
Other	31	41	36	74	138	175	204
Totals	3,642	4,192	4,513	5,696	6,326	6,377	6,376

Freight cars:—

Cars in freight service.	1907.	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.	1918.
Box	68,149	74,477	79,412	128,511	145,307	145,290	150,156
Flat	20,477	21,188	21,069	25,177	25,290	25,322	23,540
Stock	4,817	5,518	5,809	6,745	7,553	7,883	8,556
Coal	10,358	11,721	13,768	14,746	15,703	15,649	16,949
Tank	132	197	277	479	560	731	485
Refrigerator	1,917	2,466	2,807	3,911	4,713	5,234	5,893
Other	1,557	2,212	4,016	2,712	2,556	3,390	3,664
Totals	107,407	117,179	127,158	182,221	201,690	203,499	209,243

Capacity of freight cars:—

—	1907.		1909.		1911.		1913.	
	No.	Capacity in tons.	No.	Capacity in tons.	No.	Capacity in tons.	No.	Capacity in tons.
Box	66,934	1,848,980	74,479	2,130,145	79,412	2,343,920	128,511	4,096,480
Flat	20,118	535,167	21,220	584,455	21,069	600,970	25,117	763,665
Stock	4,731	122,550	5,561	150,800	5,809	161,765	6,475	193,975
Coal	10,060	291,638	11,721	379,981	13,768	508,215	14,746	567,210
Tank	132	2,632	197	4,012	277	7,490	479	15,785
Refrigerator	1,745	48,745	2,465	71,085	2,807	81,815	3,911	115,455
Other	1,820	59,200	2,273	64,835	4,016	102,105	2,712	104,315
Totals	105,540	2,908,903	117,916	3,385,313	127,158	3,806,280	182,221	5,856,885

TRAIN, CAR, AND LOCOMOTIVE MILEAGE.

Revenue train mileage:—

—	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.	1918.
Passenger trains	32,295,730	36,985,911	45,652,365	41,648,243	44,083,575	41,850,189
Freight trains	40,304,906	46,220,813	60,275,896	43,661,573	62,863,724	60,143,014
Mixed trains	7,061,580	6,277,468	7,044,194	7,736,391	8,746,811	7,787,636
Special trains	....	232,341	464,753	172,272	102,990	76,721
Total	79,662,216	75,716,533	113,437,208	93,218,479	115,797,100	109,857,560

Non-revenue trains had a mileage of 4,158,919 in 1918.

Ratio of train mileage:—

The ratio which each class of train mileage in the above table bore to the total train mileage in alternate year since 1907 was as follows:—

—	1908.	1910.	1912.	1914.	1916.	1917.	1918.
Passenger trains	40·23	40·00	40·06	41·91	38·24	38·07	38·09
Freight trains	51·47	51·21	53·15	51·21	54·08	54·29	54·74
Mixed trains	7·90	7·54	6·41	6·60	7·66	7·55	7·09
Special trains	....	0·25	0·38	0·28	0·10	0·09	0·08

Following is the record of train mileage since 1875:—

Year.	Passenger Trains.	Freight Trains.	Mixed Trains.	Special Trains.	Total train Mileage.	Engine Mileage.
1875	5,206,353	10,910,181	1,563,644	....	17,680,178	19,633,026
1880	7,312,168	10,775,380	4,157,292	....	22,427,449	26,575,969
1885	9,511,455	16,382,953	4,729,681	....	30,623,689	38,749,239
1890	14,362,879	22,428,249	5,058,210	....	41,849,329	49,512,530
1895	15,362,276	19,939,699	5,389,915	....	40,661,890	51,339,885
1900	20,922,098	24,662,906	9,592,867	....	50,177,871	67,712,252
1905	25,428,018	34,372,998	6,133,098	....	65,934,114	84,335,732
1910	35,022,541	43,742,668	6,441,440	202,592	85,409,241	106,019,475
1915	41,648,243	43,661,573	7,736,391	172,272	93,218,479	116,354,044
1916	42,449,022	60,036,984	8,499,073	90,811	111,075,890	144,966,448
1917	44,083,575	62,863,724	8,746,811	102,990	115,797,100	150,264,298
1918	41,850,189	60,143,014	7,787,636	76,721	109,857,560	146,753,205

For the purposes of all calculations the mileage of freight trains includes the mileage of mixed trains. The same is true of all passenger train mileage.

The record of car mileage since the facts were first available is as follows—

Freight Car Mileage.	1912.	1914.	1916.	1917.	1918.
Loaded freight cars	1,102,719,543	1,147,533,071	1,348,212,128	1,402,552,028	1,343,301,681
Empty freight cars	319,974,528	413,463,359	576,255,686	561,127,805	494,404,216
Caboose cars	55,692,091	57,553,172	63,344,375	66,728,241	64,419,008
Total	1,469,386,162	1,618,549,602	1,087,812,189	2,030,408,074	1,902,124,905

Passenger Car Mileage.	1913.	1915.	1917.	1918.
Passenger cars	153,301,893	126,421,006	135,419,724	127,866,571
Sleeping, parlor, etc	52,738,619	53,632,104	59,489,362	53,808,982
Other cars	92,977,602	86,630,228	108,416,453	108,472,381
Total	299,018,114	266,683,338	303,325,539	290,147,934

Locomotive mileage:—

Class of locomotive.	1910.	1912.	1914.	1916.	1917.	1918.
	Miles.	Miles.	Miles.	Miles.	Miles.	Miles.
Freight	47,239,088	57,143,590	58,675,214	66,491,134	68,983,629	63,921,041
Passenger	34,758,088	40,944,058	45,069,967	42,215,551	44,005,835	40,870,513
Mixed	8,211,350	7,742,514	10,276,245	7,610,281	8,612,666	7,897,536
Switching	15,581,077	21,159,394	22,937,611	23,586,669	28,509,069	28,625,512
Special	229,872	411,924	169,719	5,062,813	153,099	5,438,603
Total	106,019,475	126,401,480	137,128,756	144,966,448	150,264,298	146,753,205

Fuel Consumed by Locomotives.

Fuel consumed, ——— tons:—

Class of Locomotives.	1908.	1910.	1914.	1916.	1917.	1918.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Freight	3,318,283	3,597,541	4,820,646	5,273,546	5,675,606	5,852,935
Passenger	1,446,919	1,636,454	2,161,144	1,938,619	2,127,621	2,092,912
Mixed	350,921	388,693	559,115	421,425	524,917	445,058
Switching	598,092	620,303	999,457	1,053,739	1,463,820	1,454,384
Coustruction and special	256,576	9,063	7,313	307,794	338,835	328,055
Total	5,970,791	6,252,054	8,547,675	8,995,123	10,130,799	10,173,344

Cost per ton:—

1913	$ 3 07	1916	$ 3 11
1914	3 12	1917	3 63
1915	3 02	1918	5 17

Volume and cost of fuel:—

Year.	Tons.	Cost.
		$
1907	5,608,954	15,137,504
1909	6,832,108	17,544,449
1911	6,800,648	20,182,193
1913	9,263,984	28,426,355
1915	6,903,418	20,889,055
1917	10,130,799	36,784,642
1918	10,173,344	52,680,430

Fuel analysis for 1917:—

Class of Locomotive.	Coal.		Wood.		Other Fuel.		Total.	Miles Run.
	Anthracite.	Bituminous.	Hard.	Soft.	Oil.	Charcoal.		
	Tons.	Tons.	Cords.	Cords.	Gallons.	Bushels.	Tons.	
Freight..........	1,143	5,664,451	......	22,093	29,869,871	59,057	5,852,935	63,921,041
Passenger... .. .	665	2,002,343	....	12,915	14,118,330	39,738	2,092,912	40,870,513
Mixed.	1,475	435.316	159	2,394	1,181,725	3,985	445,058	7,897,536
Switching..	....	1,427,370	....	8,047	3,872,502	21,124	1,454,384	28,625,512
Special....	....	307,143	....	972	3,465,100	4,211	328,055	5,438,603
Total.......	3,283	9,836,623	159	46,421	52,507,528	128,115	10,173,344	146,753,205

Fuel consumed per 100 locomotive miles:—

Class of Locomotive.	Fuel Consumed per 100 Locomotive Miles.					
	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.	1918.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Freight...	8·85	7·78	8·31	7·63	8·23	9·15
Passenger ...	5·68	4·91	4·89	4·85	4·83	5·12
Mixed....	5·67	5·10	5·59	5·01	6·09	5·64
Switching	5·01	4·14	4·47	4·29	5·13	5·09
Special........	4·14	4·48	5·46	2·49	2·18	6·03

Cost per 100 locomotive miles:—

Class of Locomotive.	Cost of Fuel per 100 Locomotive Miles.					
	1909.	1911.	1913.	1915.	1917.	1918.
	$	$	$	$	$	$
Freight..........	22·65	22·17	25·51	23·04	29·87	47·30
Passenger	14·54	14·28	15·01	14·64	17·53	26·47
Mixed..........	14·51	14·84	17·16	15·13	22·10	29·15
Switching	12·82	12·04	13·72	12·95	18·62	31·17
Special........	10·59	13·02	16·76	7·51	7·91	....

ACCIDENTS.

Killed and injured:—

—	Movement of trains.		Non-movement of trains.	
	Killed.	Injured.	Killed.	Injured.
Passengers	32	322	....	22
Employees	154	1,868	24	3,484
Trespassers	129	140	....	....
Non-trespassers	64	173	....	....
Postal clerks and others	4	46	3	34
Total	383	2,549	27	3,540

—	Killed. Movement of Trains.					Injured. Movement of Trains.				
	1911.	1913.	1914.	1917.	1918.	1911.	1913.	1915.	1917.	1918.
Passengers	28	38	17	24	32	288	650	304	410	322
Employees	202	298	102	177	154	1,314	1,834	946	1,909	1,868
Trespassers	185	309	168	150	129	154	284	147	124	140
Non-trespassers	48	63	73	64	64	135	171	167	193	173
Postal clerks, etc.	2	2	....	4	4	15	27	14	46	46
Total	465	710	360	419	383	1,906	2,966	1,578	2,682	2,549

Accidents to passengers:—

Causes—Accidents to Passengers.	Killed.					Injured.				
	1911.	1913.	1915.	1917.	1918.	1911.	1913.	1915.	1917.	1918.
Collisions	4	3	1	6	13	43	108	90	88	104
Derailments	1	15	....	....	....	88	347	53	129	69
Parting of trains	....	....	....	....	....	....	....	2	7	13
Falling from trains, etc	10	8	7	5	4	34	49	30	33	34
Jumping on or off	11	7	4	7	8	67	72	62	56	38
Struck at highways	....	1	....	....	1	4	3	1	1	1
" stations	1	1	2	1	1	2	6	3	14	4
" other points	1	2	1	2	1	....	3	4	1	1
Other causes	....	1	2	3	4	50	62	59	81	58
Total	28	38	38	24	32	288	650	304	410	322

Accidents to employees:—

Causes—Accidents to Employees.	Killed.					Injured.				
	1911.	1913.	1915.	1917.	1918.	1911.	1913.	1915.	1917.	1918.
Coupling or uncoupling	13	27	9	16	9	191	182	78	187	182
Collisions	34	40	11	15	20	119	210	74	137	80
Derailments	10	22	9	13	12	67	88	53	72	92
Parting of trains	......	1	1	......	2	13	16	10	43	19
Locomotive or cars breaking down	......	.....	1	1	......	12	13	17	30	27
Falling from trains or cars	26	45	17	30	12	253	366	182	311	293
Jumping on or off	15	22	3	12	14	141	180	120	233	239
Struck by trains, etc	72	97	44	75	62	121	136	70	115	154
Overhead obstructions	3	1	1	4	3	17	31	28	32	35
Other causes	29	43	6	11	20	380	612	314	749	747
Total	202	298	102	177	154	1,314	1,834	946	1,909	1,868

Classes of employees:—

Employees.	Killed.					Injured.				
	1911.	1913.	1915.	1917.	1918.	1911.	1913.	1915.	1917.	1018.
Trainmen	101	107	50	102	67	972	1,277	628	1,439	1,372
Trackmen	44	59	24	39	47	158	245	95	135	175
Switch tenders, etc	6	8	9	4	6	11	41	26	34	20
Stationmen	5	9	......	6	1	6	39	13	28	14
Shopmen	18	15	6	10	13	64	59	59	93	98
Telegraph employees	3	......	......	......	2	4	11	3	7	11
Other employees	25	40	13	16	18	99	162	122	173	178
Total	202	298	102	177	154	1,314	1,834	946	1,909	1,868

From other causes than the movement of trains:—

—	Killed.			Injured.		
	1915.	1917.	1918.	1915.	1917.	1918.
Passengers	.....	.....	....	26	22	22
Trackmen, etc	4	8	6	429	653	798
Stationmen	..	....	3	32	371	434
Shopmen	1	7	4	574	952	1,188
Other employees	8	17	11	488	711	1,064
Other persons	6	1	3	34	38	34
Total	19	33	27	1,583	2,747	3,540

The record of accidents from the movement of trains, since 1887, is as follows:—

Years.	Passengers.		Employees.		Others.		Total.		Passengers.	
	Killed.	Injured.	Killed.	Injured.	Killed.	Injured.	Killed.	Injured.	One killed in every	One injured in every
1888	20	70	107	619	104	86	213	775	534,931	152,837
1890	11	52	83	682	124	101	218	835	1,165,569	246,562
1895	9	47	51	489	127	122	187	658	1,554,175	297,608
1900	7	131	123	941	195	245	325	1,303	3,071,453	164,123
1905	35	244	206	920	227	193	468	1,537	722,535	103,624
1910	60	270	214	926	250	245	524	1,441	598,243	132,943
1911	28	288	202	1,314	235	304	465	1,906	1,324,919	124,489
1912	47	485	215	1,606	283	346	545	2,437	872,855	84,792
1913	38	650	298	1,834	374	482	710	2,966	1,216,599	71,124
1914	25	402	200	1,475	340	410	565	2,287	1,868,091	116,175
1915	17	304	108	1,578	241	328	366	1,578	2,724,825	140,369
1916	20	291	149	1,468	268	299	437	2,058	2,451,383	168,480
1917	24	410	177	1,909	218	363	419	2,682	2,281,237	131,097
1918	32	322	154	1,868	197	359	383	2,549	1,585,540	157,569

Accidents at Highway Crossings.

Class of Highway Crossing.	Killed.					Injured.				
	1911.	1913.	1915.	1917.	1918.	1911.	1913.	1915.	1917.	1918.
Urban	22	32	30	29	40	70	69	68	88	76
Rural	14	31	36	29	33	38	35	44	56	56
Total	36	63	66	58	73	108	104	112	144	132

Highway Crossings.

Protected and unprotected crossings:—

Year.	Protected Crossings.		Unprotected Crossings.	
	Urban.	Rural.	Urban.	Rural.
1909	587	492	1,767	15,426
1910	630	557	1,902	16,923
1911	692	661	2,026	16,655
1912	788	680	3,039	17,268
1913	844	827	2,658	18,681
1914	894	823	3,493	20,642
1915	948	1,032	2,759	20,105
1916	1.003	1,090	2,867	21,265
1917	987	1,085	3,886	23,379
1918	1,028	1,049	3,832	20,985

Form of protection:—

	Rural.	Urban.
By gates	43	224
By bridges	295	195
By subways	399	301
By electric bells, etc	272	190
By watchmen	40	118
	1,049	1,028

Protected crossings in preceding years:—

Crossings—How Protected.	1911.		1913.		1916.		1917.	
	Rural.	Urban.	Rural.	Urban.	Rural.	Urban.	Rural.	Urban.
By gates	28	153	71	178	88	189	59	202
By bridges	232	128	274	158	312	208	301	190
By subways	269	182	276	227	407	290	429	293
By bells	104	115	179	155	259	187	271	187
By watchmen	19	123	27	126	24	129	25	115
Total	652	701	827	844	1,090	1,003	1,085	987

RAILWAY EMPLOYEES.

Numbers :—

1911	141,224	1915	124,142
1912	155,901	1916	144,770
1913	178,652	1917	146,175
1914	159,142	1918	143,493

Compensation :—

1911	$ 74,613,738	1915	$ 90,215,727
1912	94,237,623	1916	104,300,647
1913	115,749,825	1917	129,626,187
1914	111,762,972	1918	152,274,953

Ratio to earnings and operating expenses:—

Year.	Salaries and Wages.	Ratio to Gross Earnings.	Ratio to Operating Expenses.
	$		
1907	58,719,493	40·01	56·70
1908	60,376,607	41·09	56·26
1909	63,216,662	43·58	60·43
1910	67,167,793	38·61	55·78
1911	74,613,738	39·53	56·94
1912	94,237,623	39·79	57·92
1913	115,749,825	45·09	63·59
1914	111,762,972	45·97	62·43
1915	90,215,727	45·15	61·09
1916	104,300,647	39·82	57·95
1917	129,626,187	41·85	58·34
1918	152,274,953	46·14	55·59

Employees and their compensation:—

No.	Class of Employees.	Average Number.	Hours on Duty.	Compensation.
				$
1	General officers	791	2,342,729	3,075,849 53
2	Division officers	1,177	3,355,430	2,344,062 01
3	Clerks	13,466	35,681,355	10,970,926 10
4	Messengers and attendants	403	1,163,778	207,475 43
5	Assistant engineers and draughtsmen	443	1,166,224	477,501 37
6	M.W. & S. foremen (excluding Nos. 7 and 25)	753	2,325,279	916,234 33
7	Section foremen	5,891	19,516,995	6,144,558 00
8	General foremen, M. E. department	158	487,065	263,370 63
9	Gang and other foremen, M. E. department	1,374	4,117,965	1,882,494 97
10	Machinists	3,712	9,979,424	4,669,939 66
11	Boiler makers	825	2,423,939	1,104,025 10
12	Blacksmiths	592	1,563,196	662,506 99
13	Masons and bricklayers	96	200,790	86,559 53
14	Structural iron workers	94	225,987	75,487 41
15	Carpenters	5,036	12,998,611	4,784,282 54
16	Painters and upholsterers	1,320	3,159,496	1,145,024 57
17	Electricians	474	1,319,569	492,263 51
18	Air-brake men	282	806,374	276,046 35
19	Car inspectors	985	3,532,472	1,136,296 92
20	Car repairers	3,690	10,578,148	3,397,813 85
21	Other skilled labour	6,409	17,207,273	6,032,078 50
22	Mechanics' helpers and apprentices	6,767	17,422,205	5,192,565 04
23	Section men	19,037	57,330,677	13,614,239 53
24	Other unskilled labour	14,417	37,639,098	9,488,931 73
25	Foremen of const. gangs and work trains	205	1,068,458	351,809 35
26	Other men in const. gangs and work trains	3,886	10,115,023	2,716,019 42
27	Travelling agents and solicitors	373	1,199,199	565,333 52
28	Employees in outside agencies	80	180,890	145,119 44
29	Other traffic employees	29	61,942	27,604 23
30	Train dispatchers and directors	526	1,489,666	1,049,065 75
31	Telegraphers, telephoners and block operators	1,557	5,100,224	1,953,008 54
32	Telegraphers and telephoners operating interlockers	68	249,743	84,510 55
33	Levermen (non-telegraphers)	444	1,666,994	345,833 33
34	Telegrapher-clerks	517	1,872,307	614,647 20
35	Agent-telegraphers	2,955	10,030,940	3,831,104 66
36	Station agents (non-telegraphers)	691	2,279,580	824,908 02
37	Station masters and assistants	80	257,856	79,133 93
38	Station service (except Nos. 3, 34, 35, 36 and 47)	9,998	30,399,804	7,836,579 56
39	Yardmasters	261	918,916	466,239 06
40	Yardmaster's assistants (not yard clerks)	163	563,825	234,620 47
41	Yard engineers and motormen	1,069	3,744,657	1,994,759 86
42	Yard firemen and helpers	1,097	3,765,253	1,260,227 61
43	Yard conductors	1,120	4,061,503	1,804,030 51
44	Yard brakemen	2,405	8,041,386	3,316,261 38
45	Yard switch tenders	341	1,450,060	289,970 86
46	Other yard employees	286	799,253	162,602 57
47	Hostlers	686	2,005,490	609,405 83
48	Enginehouse watchmen and labourers	4,447	14,901,869	3,685,220 08
49	Road freight engineers and motormen	3,251	10,465,432	6,908,155 62
50	Road freight firemen and helpers	3,623	10,374,969	4,535,296 82
51	Road freight conductors	2,713	9,074,558	5,087,263 10
52	Road freight brakemen and flagmen	5,618	21,413,559	7,239,848 45
53	Road passenger engineers and motormen	1,045	2,671,229	2,240,910 89
54	Road passenger firemen and helpers	1,032	2,544,107	1,423,816 14
55	Road passenger conductors	799	2,781,445	1,537,862 06
56	Road passenger baggagemen	655	2,328,355	836,787 97
57	Road passenger brakemen and flagmen	999	3,146,386	1,152,791 79
58	Other road trainmen	69	183,503	89,687 84
59	Crossing flagmen and gatemen	520	1,914,242	335,391 75
60	Drawbridge operators	123	465,481	108,406 85
61	Floating equipment employees	2,154	10,281,713	1,594,330 15
62	Express-service employees	271	743,676	191,758 53
63	Policemen and watchmen	705	2,317,137	575,041 53
64	All other transportation employees	1,215	4,131,678	1,009,634 65
65	All other employees	7,133	21,404,060	4,719,419 41
	Total	143,493	459,310,447	152,274,952 78

Railway Ties.

The consumption of ties, apart from construction work on new mileage, has been as follows:—

Class.	Number of Ties.				Cost of Ties.			
	1914.	1916.	1917.	1918.	1914.	1916.	1917.	1918.
					$	$	$	$
Cedar	939,014	834,276	631,673	610,158	411,962	392,569	293,689	381,377
Oak	582,704	364,372	460,903	686,886	415,837	259,324	334,210	592,747
Hemlock	593,796	157,781	197,118	304,103	234,841	57,199	73,281	137,211
Spruce	175,081	98,857	196,087	88,482	48,794	22,922	54,633	28,645
Fir	103,101	58,342	62,483	63,678	34,007	22,689	23,220	25,903
Tamarack	2,507,368	245,790	813,697	180,269	1,385,395	97,886	379,608	102,526
Pine	437,822	368,347	1,309,852	1,849,615	301,633	182,610	634,373	995,596
Chestnut	896,311	46,170	134,087	36,477	588,278	26,269	76,788	24,724
Soft wood	764,210	22,425	11,457	....	259,831	7,843	5,388	....
Hardwood	29,850	14,888	10,776	....	8,810	13,480	2,694	....
Treated	3,183,397	3,084,234	3,106,636	2,732,598	1,515,709	1,631,069	1,624,436	1,471,266
Unclassified	214,929	1,090,892	1,918,092	1,233,655	79,211	480,602	865,854	941,317
Total	10,426,583	6,386,464	8,852,861	7,785,831	5,184,308	3,194,472	4,368,124	4,701,312

Average cost of ties:—

Class.	Average Cost per Tie.				
	1911.	1913.	1915.	1917.	1918.
	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.
Cedar	42·9	45·0	49·9	46·4	62·5
Oak	67·2	61·9	82·6	72·4	86·3
Hemlock	29·6	39·4	39·0	37·1	45·1
Spruce	23·5	30·4	22·4	22·2	32·4
Fir	30·0	41·8	32·6	37·1	40·6
Tamarack	41·3	48·9	40·4	46·6	56·8
Pine	65·3	52·6	56·3	48·4	54·0
Chestnut	62·3	63·0	64·8	57·2	67·7
Soft wood	30·0	34·4	51·8	46·6	....
Hardwood	28·2	23·3	56·9	25·0	....
Treated	....	85·6	52·2	52·2	53·8
Unclassified	42·5	33·6	37·4	45·1	76·3
Total	43·8	47·8	53·7	49·3	60·3

Taxation of Railways.

The tax bill of Canadian Railways, by provinces, is shown in the following summary:—

Province.	Provincial Tax.	Municipal Tax.	Total Tax.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Nova Scotia	25 00	1,680 13	1,705 13
New Brunswick	54,262 11	4,184 10	58,446 21
Quebec	117,756 25	507,060 11	624,816 36
Ontario	702,539 99	990,589 39	1,693,129 38
Manitoba	234,543 48	102,597 34	337,140 82
Alberta	112,611 82	97,455 51	210,067 33
Saskatchewan	135,999 20	27,187 17	163,186 37
British Columbia	457,819 91	291,602 88	749,422 79
Yukon Territory	6,826 17	....	6,826 17
Outside of Canada	159,476 45	6,871 37	166,347 82
Totals	1,981,860 38	2,029,228 00	4,011,088 38

Taxation in previous years:—

Province.	1911.	1913.	1915.	1917.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Nova Scotia	645 70	742 24	2,163 06	437 36
New Brunswick	842 16	1,950 11	2,390 60	58,740 06
Prince Edward Island	50 00	100 00	558,889 31	659,049 59
Quebec	372,914 32	520,093 24	1,404,933 87	2,148,141 12
Ontario	790,280 14	985,993 90	248,198 37	396,924 52
Manitoba	154,783 10	224,154 14	145,383 02	189,812 57
Alberta	90,785 16	116,223 44	96,477 85	251,575 68
Saskatchewan	79,019 28	73,284 28	285,003 03	326,122 51
British Columbia	196,971 26	247,936 55	6,816 81	6,805 27
Yukon	5,894 38	3,528 20	118,636 59	....
Undistributed	90,466 40	....	....	....
Outside of Canada	173,089 68	270,954 58	180,725 11	316,563 84
Totals	1,955,741 58	2,444,960 68	3,049,727 62	4,354,172 52

Despatching by Telephone.

The situation with respect to despatching is shown in the following comparative statement of facts as reported:—

—	1915. — Miles of line.	1916. — Miles of line.	1917. — Miles of line.	1918. — Miles of line.
By telegraph	19,934	22,473	21,581	21,811
By telephone	6,189	8,797	8,456	9,922
By telegraph and telephone	7,530	2,937	7,923	5,867

ELECTRIC RAILWAYS.

MILEAGE.

First track mileage:—

1901	*674·58	1910	1,047·07
1902	557·59	1911	1,223·73
1903	759·36	1912	1,308·17
1904	766·50	1913	1,356·63
1905	793·12	1914	1,560 82
1906	813·47	1915	1,590·29
1907	814·52	1916	1,724·71
1908	992·03	1917	1,743·54
1909	988·97	1918	1,616·36

*Including some second track.

Analysis of mileage:—

Length of Tracks.	1912.	1914.	1916.	1917.	1918.
	Miles.	Miles.	Miles.	Miles.	Miles.
Length of first main track	1,308·17	1,560·82	1,724·71	1,743·54	1,616·36
Length of second main track	294·50	338·91	276·52	345·72	453·11
Total length of main track.	1,602·67	1,899·73	2,059·45	2,089·26	2,069·47
Length of sidings and turnouts	120·84	152·71	189·12	188·70	....
Total, computed as single track	1,723·51	2,052·44	2,248·57	2,277·96	2,276·04

Table 1, following steam railways, will afford information in detail with respect to mileage.

There was not an actual reduction of first track mileage in 1918. There was merely an accurate statement of second track mileage, following special correspondence with units which had been making incorrect returns, the immediate effect of which was to reduce first track mileage. The mileage of all tracks remained practically unchanged.

CAPITALIZATION.

Stocks and funded debt:—

Year.	Stocks.	Funded Debt.	Total.
	$	$	$
1907	43,491,746	31,166,976	74,658,722
1908	59,295,266	37,114,619	87,409,885
1909	51,946,433	39,658,556	91,604,989
1910	58,653,826	43,391,153	102,044,979
1911	62,251,203	49,281,144	111,532,347
1912	70,829,118	52,012,828	122,841,946
1913	62,079,767	79,155,864	141,235,631
1914	66,311,098	81,284,244	147,595,342
1915	66,696,675	83,647,327	150,344,002
1916	67,738,275	87,157,309	154,895,584
1917	70,606,520	90,628,219	161,234,793
1918	73,864,820	93,388,273	167,253,093

Details will be found in table 2. It may be explained, however, that the foregoing capitalization does not include $493,346 of cash aid given to electric railways by governments and municipalities.

INCOME ACCOUNT.

Earnings and Income—		
Gross earnings from operation	$24,299,889 69	
Operating expenses	17,535,974 63	
Gross corporate income		$ 6,763,915 06
Miscellaneous income		2,311,176 60
Total corporate income		$ 9,075,091 66
Deductions from Income—		
Taxes	$ 2,122,618 84	
Interest—funded debt	2,784,848 84	
" floating debt	978,874 63	
Other deductions	263,731 90	
Total deductions		6,150,074 21
Total net income		$ 2,925,017 45
Disposal of Net Income—		
Reserves, etc	$ 1,466,339 35	
Dividends	1,671,358 93	
Total		3,137,698 28
Deficit		$ 212,680 83

EARNINGS AND OPERATING EXPENSES.

Gross earnings $24,299,889 69
Operating expenses.......................... 17,535,974 63

Both the foregoing totals are lower than for preceeding years because the facts with respect to the Montreal Tramways and two other units were not reported nor otherwise ascertainable.

The rate of operating expenses to gross earnings was 72·16.

Analysis of gross earnings :—

—	1914.	1916.	1917.	1918.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	8 cts.
Car earnings—				
Passengers	21,181,328 13	18,937,327 86	27,621,582 36	21,943,644 04
Freight	1,123,909 53	1,218,763 88	1,547,919 60	1,575,408 57
Mails and express	84,515 13	112,309 43	132,401 46	129,317 96
Other car earnings	105,162 34	134,359 96	464,402 18	139,104 86
	22,494,915 13	20,402,761 13	29,766,305 60	23,787,475 43
Miscellaneous earnings—				
Advertising	82,960 87	89,198 97	89,972 70	97,014 12
Rent of land and buildings	22,051 32	24,608 34	30,942 29	29,581 32
Rent of tracks	6,838 41	19,450 83	22,100 97	17,709 99
Rent of equipment	20,005 62	21,358 86	24,776 64	27,216 23
Sale of power	85,171 67	59,325 27	80,265 22	98,826 52
Other miscellaneous earnings	154,425 05	189,816 10	223,300 12	242,066 08
Total miscellaneous earnings	371,452 94	403,758 47	471,357 94	512,414 26
Gross earnings undistributed	6,824,639 22	6,609,765 00	....	....
Gross earnings from operation	29,691,007 29	27,416,284 60	30,237,663 54	24,299,889 69

Since 1901 the record of gross earnings is as follows :—

Year.	Gross Earnings.	Year.	Gross Earnings.
	$		$
1901	5,768,283	1910	17,100,789
1902	6,486,438	1911	20,356,952
1903	7,233,677	1912	23,499,250
1904	8,453,609	1913	28,216,111
1905	9,357,125	1914	29,691,007
1906	10,966,871	1915	26,922,900
1907	12,630,430	1916	27,416,285
1908	14,007,049	1917	30,237,664
1909	14,611,484	1918	24,299,890

Following is a statement of gross car earnings, and the sources thereof, for the past twelve years :—

Year.	Passengers.	Freight.	Mail, etc.	Other.	Total.
	$	$	$	$	$
1907	12,013,421	344,367	41,951	233,190	12,630,430
1908	13,233,724	346,021	54,853	372,421	14,007,049
1909	14,080,755	386,092	110,452	34,185	14,611,484
1910	16,125,945	575,537	68,604	51,241	16,821,377
1911	19,130,376	744,179	88,233	100,930	20,063,719
1912	22,007,750	1,025,372	78,819	67,022	23,499,250
1913	*19,794,400	1,211,871	72,516	85,793	21,164,580
1914	*21,181,328	1,123,910	84,515	105,162	22,494,915
1915	*18,879,689	982,041	79,696	82,672	20,024,099
1916	*18,937,328	1,218,764	112,309	134,360	20,402,761
1917	27,621,582	1,547,920	132,402	464,402	29,766,306
1918	*21,943,644	1,575,408	129,318	139,105	23,787,475

*Omit facts relating to Montreal Tramways Co.

Tables 4 and 5 will afford details with respect to gross earnings and operating expenses.

Following was the distribution of operating expenses in 1918, with a comparison for 1915, 1916 and 1917 :—

Operating Expenses.	1915.	1916.	1917.	1918.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Maintenance of way and structures	1,062,973 61	984,627 53	1,209,900 62	1,684,561 97
Maintenance of equipment	1,572,889 24	1,386,227 87	1,646,611 02	2,204,875 57
Operation of power plant	2,848,063 13	2,921,725 58	3,012,809 71	3,083,383 47
Operation of cars	7,109,405 70	6,929,133 37	7,581,389 37	7,810,063 13
General and traffic	1,824,514 06	2,171,138 30	2,046,151 79	2,753,090 49
Total	18,131,842 18	‡18,099,905 65	*20,098,634 35	17,535,974 63

†Items lacking for $3,713,996 44. ‡Items lacking for $3,707,053.00. *Items lacking for $4,601,771.84

Maintenance of way and structures—

Superintendence	$ 74,612 54
Ballast	9,855 82
Ties	64,299 34
Rails	35,177 57
Rail fastenings, &c	23,415 69
Special work	40,831 84
Underground construction	3,258 29
Roadway and track labour	465,902 51
Paving	34,233 30
Miscellaneous track expenses	178,793 06
Cleaning and sanding track	75,282 93
Removal of snow, &c	245,523 10
Tunnels	329 92
Elevated structures, &c	24
Bridges, trestles and culverts	26,793 07
Crossings, fences, &c	13,790 40
Signal and interlocking systems	17,806 61
Telephone and telegraph	6,178 72
Other miscellaneous way expenses	30,471 02
Poles and fixtures	9,334 59
Transmission system	74,016 11
Distribution system	151,287 97
Miscellaneous line expenses	47,688 76
Buildings and structures	60,386 41
Other operations—Dr	5,416 05
" " —Cr	10,123 89

Equipment—

Superintendence	$ 77,947 48
Power plant equipment	23,915 55
Substation equipment	34,215 60
Passenger and combination cars	877,394 01
Freight, express and mail cars	34,929 43
Locomotives	23,983 50
Service cars	119,473 12
Electric equipment of cars	767,724 91
Electric equipment of locomotives	36,860 80
Shop machinery and tools	19,670 27
Shop expenses	91,539 94
Horses and vehicles	38,435 72
Other Miscellaneous expenses	37,545 22
Other operations—Dr	21,975 02
" " —Cr	735 00

Traffic

Superintendence and solicitation	$ 18,848 24
Advertising	35,200 97
Miscellaneous expenses	22,317 75

Conducting transportation—power—

Superintendence	$ 488,040 77
Power plant employees	102,564 45
Substation employees	102,924 83
Fuel for power	185,053 13
Water for power	3,277 37
Lubricants	3,502 55
Miscellaneous expenses	26,890 59
Substation supplies, &c	88,108 85
Power purchased	2,551,789 56
Other operations—Dr	61,819 22
" " —Cr	42,547 08

Operation of cars—

Passenger conductors, motormen, &c	$ 6,026,371 24
Freight " "	208,746 86
Miscellaneous car employees	162,055 39
Miscellaneous car expenses	402,296 69
Station employees	236,944 08
Station expenses	56,357 09
Carhouse employees	449,385 11
Carhouse expenses	107,339 69
Signal and interlocking	41,966 89
Telephone and telegraph	10,519 71
Express and freight delivery	36,365 14
Loss and damage	5,719 05
Other transportation expenses	65,796 19

General and miscellaneous—

General officers	$ 307,430 78
General office clerks	437,942 40
General office expenses	72,852 51
Law expenses	56,501 42
Relief department	3 82
Miscellaneous	271,371 45
Other operations—Dr	43,820 32
" " —Cr	105 59

Undistributed accounts—

Injuries and damages	$ 301,979 18
Insurance	263,399 45
Stationery and printing	60,587 15
Store expenses	52,763 49
Stable expenses	35,146 27
Rent of tracks	147,538 62
Rent of equipment	135,451 49

Following is a summary of operating expenses by accounting divisions—

Way and structures	$ 1,684,561 97
Equipment	2,204,875 57
Traffic	76,366 96
Transportation—power	3,083,383 47
" —cars	7,810,063 13
General	1,191,817 11
Undistributed accounts	996,865 65
Total	$17,535,974 63

For purposes of comparison, following is a complete statement showing the various items which made up operating expenses in 1917 and the years 1914 and 1916:—

—	1914.	1916.	1917.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Maintenance of way and structures—			
Track and roadway	854,798 86	727,142 31	869,681 53
Electric line	221,974 85	208,008 12	275,443 73
Buildings and fixtures	92,836 93	49,477 10	54,775 36
Maintenance of equipment—			
Steam plant	73,167 42	32,795 82	25,892 83
Electric plant	175,834 23	44,086 82	56,385 18
Cars	823,583 66	665,449 04	781,736 48
Electric equipment of cars	513,016 03	443,440 50	575,391 48
Miscellaneous equipment	102,358 38	80,572 57	126,589 29
Miscellaneous shop expenses	74,825 42	119,883 12	80,615 76
Transportation—Operation of power plant—			
Power plant wages	185,254 97	200,417 07	169,473 67
Fuel for power	113,837 76	84,173 68	65,870 56
Water for power	16,754 01	12,873 60	12,226 36
Lubricants and waste for power plant	5,198 40	2,052 96	3,587 02
Miscellaneous supplies and expenses	83,214 15	56,153 18	69,784 14
Hired power	2,333,009 55	2,566,055 09	2,691,867 96
Transportation—Operation of cars—			
Superintendence	380,309 53	422,980 44	471,538 28
Wages of conductors	2,662,486 53	2,498,861 01	2,702,328 31
Wages of motormen	2,617,373 31	2,483,270 42	2,700,387 88
Wages, miscellaneous car service	273,273 22	446,821 55	233,548 12
Wages, car house employees	653,919 76	277,160 00	309,944 69
Car service supplies	114,546 85	88,611 14	105,440 51
Miscellaneous car service expenses	320,344 51	352,096 94	648,476 06
Hired equipment	127,853 01	121,925 21	171,283 98
Cleaning and sanding track	69,852 99	55,286 85	73,573 24
Removal of snow and ice	103,882 96	182,119 81	164,868 30
General—			
Salaries of general officers	379,298 16	259,453 88	281,891 18
Salaries of clerks	463,984 74	387,886 05	398,985 76
Printing and stationery	43,769 39	62,277 31	58,839 12
Miscellaneous office expenses	72,859 36	58,959 43	58,900 29
Store expenses	33,253 11	43,859 11	44,962 84
Stable expenses	31,314 44	46,974 84	36,599 70
Advertising and attractions	30,535 14	46,288 30	61,873 57
Miscellaneous general expenses	219,486 07	250,294 20	320,516 50
Damages	385,105 42	465,722 49	321,514 69
Legal expenses	18,505 62	33,384 48	20,132 03
Miscellaneous legal expenses	33,631 04	41,836 09	57,366 10
Rent of land and buildings	31,776 00	43,906 29	47,278 03
Rent of tracks and terminals	115,404 19	168,772 15	123,985 68
Insurance	171,723 46	261,523 68	213,306 30

It must be borne in mind that for the years to which the foregoing tabular statement relates details of operating expenses were not received from certain corporations.

The number of fare passengers carried in 1918 was 487,365,456. Comparison cannot be made with preceding years owing to the omission of facts relating to the Montreal Tramways and several other units.

The volume of freight hauled in 1918 was 2,497,530 tons as compared with 2,335,539 tons in 1917.

Passenger traffic:—

1901	120,934,656
1902	137,681,402
1903	155,662,812
1904	181,689,998
1905	203,467,317
1906	237,655,074
1907	273,999,404
1908	299,099,309
1909	314,026,671
1910	360,964,876
1911	426,296,792
1912	488,865,682
1913	597,863,801
1914	614,709,819
1915	562,302,373
1916	580,094,167
1917	629,441,997
1918	487,365,456

Car mileage:—

Car mileage—	
Passenger cars	81,786,198
Other cars	2,649,125
Total	84,435,323

EQUIPMENT.

The following statement will show the number and classes of cars in service in 1918, with the figures for the years 1911, 1913 and 1915.

Classes of Cars, etc.	1911.	1913.	1915.	1917.	1918.
Passenger, closed	1,985	2,042	2,447	2,041	2,061
Passenger, open	990	863	824	447	387
Passenger, combination	455	930	792	628	618
Freight	357	591	693	621	703
Mail, express and baggage	33	35	40	49	39
Combination, freight	5	9	23	16	15
Work	108	211	216	198	186
Snow ploughs	60	61	58	48	52
Sweepers	106	123	127	99	91
Miscellaneous	2,252	125	109	148	162
Total	4,325	4,989	5,329	4,295	4,314

The absence of reports from several corporations has materially lowered the total of equipment for the past four years.

EMPLOYEES.

Numbers :—

Numbers—	
1916	10,622
1917	11,696
1918	11,646

Salaries and wages :—

Salaries and wages—	
1916	$ 8,767,734 17
1917	9,451,685 31
1918	11,840,863 86

Salaries and wages were equal to 67·53 per cent of operating expenses.

Employees.	1910.	1912.	1914.	1916.	1917.	1918.
General administration—						
General officers	150	159	146	140	148	148
General office clerks	553	744	950	583	601	708
Maintenance—						
Superintendents	71	90	102	103	84	80
Other employees	3,633	4,922	5,077	2,008	3,112	3,007
Transportation	102	118	151	112	110	112
Other employees	6,881	8,727	9,769	7,676	7,626	7,591
Total	11,390	14,760	16,195	10,622	*11,696	11,646

* 21 undistributed.

ACCIDENTS.

Year.	Killed.				Injured.				Passengers.		
	Passengers	Employees.	Others.	Total.	Passengers.	Employees.	Others.	Total.	Number Carried.	Killed, one in every.	Injured, one in every.
1901	3	1	11	15	158	58	98	314	120,934,656	40,311,552	255,137
1902	9	1	22	32	410	33	120	563	137,681,402	15,297,933	335,808
1903	10	17	22	39	504	62	212	778	155,662,812	15,566,281	308,855
1904	10	3	40	53	508	64	272	844	181,689,998	18,168,999	357,657
1905	30	3	23	56	862	87	347	1,296	203,467,317	6,782,243	236,041
1906	11	2	34	47	1,085	127	441	1,653	237,655,074	21,605,006	219,327
1907	27	7	37	71	988	216	532	1,736	273,999,404	10,149,126	277,327
1908	18	6	43	67	1,156	188	539	1,883	299,099,309	16,616,628	258,736
1909	11	7	50	68	1,303	218	618	2,139	314,026,671	28,547,879	241,001
1910	14	13	68	95	1,595	227	716	3,538	360,964,876	25,783,205	226,310
1911	11	8	83	102	1,784	300	586	2,670	426,296,792	38,754,254	238,955
1912	16	8	86	110	1,950	442	736	3,128	489,965,682	30,554,180	156,287
1913	17	12	44	73	1,662	392	490	2,544	....	....	....
1914	9	13	42	64	1,757	469	581	2,807	....	....	....
1915	14	6	44	64	1,554	413	638	2,605	....	....	....
1916	18	4	28	50	1,905	305	819	3,029	....	....	....
1917	11	10	42	63	1,541	395	792	2,728	....	....	....
1918	9	12	56	77	1,451	383	762	2,596	....	....	....

I have the honour to be, sir,
Your obedient servant,
J. L. PAYNE, *Comptroller of Statistics.*

RAILWAY STATISTICS

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER

TABLE 1—Summary of mileage Operated for the Year
TABLEAU 1—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Single Track.—Voie simple. Represented by Capital Stock. — Représentées par le capital-actions. Main line — Ligne-mère.	Branches and spurs. — Embr. et rameaux.	Proprietary Companies. — Compagnies propriétaires.	Under Lease. — À bail.	Under Contract, etc. — A l'entreprise, etc.	Under Trackage Rights. — En vertu de droit de circulation.	Total.
1	Algoma Central & Hudson Bay....	317·25	21·32		9·23		0·98	348·78
2	Algoma Eastern..................	83·89	4·04		1·52		2·39	91·84
3	Atlantic, Quebec & Western........	102·44	0·64					103·08
4	Alberta & Great Waterways.......	113·20						113·20
5	Bedlington & Nelson, not in operation..........							
6	Brandon, Sask'n & Hudson Bay...	69·45						69·45
7	British Yukon....................	85·80	15·32					101·12
8	Canada Southern..................	226·18	154·36				16·91	397·45
9	Canada & Gulf Terminal...........	35·80						35·80
10	Canadian Gov't. Rys. (Intercolonial)...........	1,524·17	28·91		39·27			1,592·35
11	Canadian Gov't. Rys. (P.E.I.)....	276·23	2·58					278·81
12	Canadian Northern System........			8,672·70	393·46	253·99	159·02	9,479·17
13	Canadian Pacific..................	2,894·70	4,884·50	3,942·70	1,445·90	126·80	93·90	13,388·50
14	Cape Breton......................	31·00						31·00
15	Caraquet.........................	84·78						84·78
16	Central Vermont..................	116·60	8·60					125·20
17	Crow's Nest Southern.............	74·18						74·18
18	Cumberland Ry. & Coal Co.......	32·00						32·00
19	Central Canada..................	48·50						48·50
20	Detroit River Tunnel Co..........	1·45						1·45
21	Dominion Atlantic................	169·98	72·49		31·69		14·29	288·45
22	Eastern British Columbia	14·00						14·00
23	Edmonton, Dunvegan & British Columbia..................	357·00	49·80					406·80
24	Elgin & Havelock.................	27·00						27·00
25	Esquimalt & Nanaimo............	139·70	59·50					199·20
26	Essex Terminal....................	19·00	2·00					21·00
27	Fredericton & Grand Lake........	35·00						35·00
28	Grand Trunk......................	3,343·31			223·76		11·74	3,578·81
29	Grand Trunk Pacific..............	1,653·92	23·85		1·70	2·10	112·50	1,794·07
30	Grand Trunk Pacific, Branch Lines............................	991·67	8·82			32·14	4·16	1,036·79
31	Hereford.........................	52·85	0·21					53·06
32	International of New Brunswick...	111·30						111·30
33	Inverness Ry. & Coal Co..........	60·91						60·91
34	Kent Northern....................	27·00						27·00
35	Kettle Valley.....................	308·51			47·17		38·15	393·83
36	Klondike Mines...................	31·81						31·81
37	Lotbiniere & Megantic............	30·00						30·00
38	Maganetawan River...............	1·91						1·91
39	Maine Central....................	5·10						5·10
40	Manitoba Great Northern.........	91·77					0·99	92·76
41	Maritime Coal Ry. & Power Co..	12·00	3·00					15·00
42	Massawippi Valley...............				35·46		2·95	38·41
43	Montreal & Atlantic..............	102·40			82·00			184·40
44	Moncton & Buctouche............	32·00	2·00					34·00
45	Morrissey, Fernie & Michel........		5·82		5·03			10·85
46	Midland of Manitoba.............	6·40					69·02	75·42
47	Napierville Junction..............	27·06						27·06
48	National Transcontinental........	1,811·17			191·75			2,002·92
49	Nelson & Fort Sheppard..........	55·42					5·44	60·86
50	New Brunswick Coal & Ry. Co...	58·00						58·00
51	New Westminster Southern........	15·18						15·18
52	North Shore......................	6·13	2·50					8·63

ending June 30, 1918—All tracks.
exploités durant l'exercice terminé le 30 juin 1918—Toutes les voies ferrées.

	Second Track.—Voie double.							
Steel rails. — Rails d'acier.	Represented by Capital Stock. — Représentées par le capital-actions. Main line. — Ligne-mère.	Represented by Capital Stock. — Représentées par le capital-actions. Branches and spurs. — Embr. et rameaux.	Proprietary Companies. — Compagnies propriétaires.	Under Lease. — À bail.	Under Trackage Rights. — En vertu de droit de circulation.	Total.	Steel rails. — Rails d'acier.	Number—Numéro.
347·80								1
89·45								2
103·08								3
113·20								4
								5
69·45								6
101·12								7
380·54	226·18	16·86			1·60	244·64	243·04	8
35·80								9
1,592·35	35·83			37·03		72·86	72·86	10
278·81								11
9,320·15								12
13,294·60	1,159·60			268·00		1,427·60	1,427·60	13
31·00								14
84·78								15
125·20								16
74·18								17
32·00								18
48·50								19
1·45								20
274·16					13·85	13·85		21
14·00								22
406·80								23
27·00								24
199·20								25
21·00								26
35·00								27
3,567·07	711·12			12·25	3·99	727·36	723·37	28
1,681·57	14·94				1·46	16·40	14·94	29
1,032·63								30
53·06								31
111·30								32
60·91								33
27·00								34
355·68								35
31·81								36
30·00								37
1·91								38
5·10								39
91·77								40
15·00								41
35·46								42
184·40	6·50					6·50	6·50	43
34·00								44
10·85								45
6·40								46
27·06								47
2,002·92	5·31					5·31	5·31	48
55·42								49
58·00								50
15·18								51
8·63								52

TABLE 1—Summary of mileage Operated for the year

TABLEAU 1—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer exploités

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Single Track.—Voie simple. Represented by Capital Stock. — Représentées par le capital-actions. Main line. — Ligne mère.	Branches and spurs. — Embr. et rameaux.	Proprietary Companies. — Compagnies propriétaires.	Under Lease. — À bail.	Under Contract, etc. — À l'entreprise, etc.	Under Trackage Rights. — En vertu de droit de circulation.	Total.
53	Northern New Brunswick & Seaboard	19·80						19·80
54	Nosbonsing & Nippissing	5·50						5·50
55	Ottawa & New York	56·90					1·90	58·80
56	Pacific Great Eastern	180·27						180·27
57	Père Marquette	198·81					137·84	336·65
58	Philipsburg Ry. & Quarry Co.	6·00						6·00
59	Quebec Central	138·00	139·00					277·00
60	Quebec Oriental	100·00						100·00
61	Quebec Ry. Light & Power	27·50				3·32		30·82
62	Quebec, Montréal & Southern	190·78	1·40					192·18
63	Red Mountain	9·59						9·59
64	Roberval-Saguenay	20·00	16·80					36·80
65	Rutland & Noyan	3·39						3·39
66	Salisbury & Albert	45·00						45·00
67	St. Lawrence & Adirondack	33·40			12·70		14·26	60·40
68	St-Martins	30·00						30·00
69	St. John & Quebec	119·87						119·87
70	St-Clair Tunnel	1·23						1·23
71	Sydney & Louisburg	39·17	28·85	1·05	1·20			70 27
72	Temiscouata	113·00						113·00
73	Timiskaming & Northern Ontario	252·29	76·21					328·50
74	Thousand Islands	6·08	·25					6·33
75	Toronto, Hamilton & Buffalo	79·88	20·42				4·36	104·66
76	Vancouver, Victoria and Eastern	269·61					92·13	361·74
77	Victoria & Sidney, B.C.	15·97						15·97
78	Victoria Terminal Ry. & Ferry Co.	0·99						0·99
79	Wabash (in Canada)						245·40	245·40
80	York and Carleton	10·50						10·50
	Final totals	17,688·69	5,633·19	12,616 45	2,521·84	418·35	1,028·33	39 906·85

ending June 30, 1918—All tracks—*Continued.*

durant l'exercice terminé le 30 juin 1918—Toutes les voies ferrées—*Suite.*

Steel rails. — Rails d'acier.	Second Track.—Voie double. Represented by Capital Stock. — Représentées par le capital-actions. Main line. — Ligne-mère.	Branches and spurs. — Embr. et rameaux.	Proprietary Companies. — Compagnies propriétaires.	Under Lease. — À bail	Under Trackage Rights. — En vertu de droit de circulation.	Total.	Steel rails. — Rails d'acier.	Number—Numéro.
19·80								53
5·50								54
56·90								55
180·27								56
198·81					136·57	136·57		57
6·00								58
277·00								59
100·00								60
30·82	9·50					9·50	9·50	61
192·18								62
9·59								63
36·80								64
3·39								65
45·00								66
46·14								67
30·00								68
119·87								69
1·23								70
70·27	1·00					1·00	1·00	71
113·00								72
328·50	1·70					1·70	1·70	73
6·33								74
100·30	9·79				0·37	10·16	9·79	75
269 61	7·12					7·12	7·12	76
15·97								77
0·99								78
								79
10·50								80
38,878·52	2,188·59	16·86		317·28	157·84	2,680·57	2,522·73	

TABLE I.—Summary of Mileage Operated for the

TABLEAU 1—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer exploités

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Yard Track and Sidings—Voies de garage et d'évitement.							
		Represented by Capital Stock. — Représentées par le capital-actions.		Proprietary Companies. — Compagnies propriétaires.	Under Lease. — À bail.	Under Contract, etc. — À l'entreprise, etc.	Under Trackage Rights. — En vertu de droit de circulation.	Total.	Iron rail. — Rails en fer.
		Main-Line. — Ligne-mère.	Branches and spurs. — Embr. et rameaux.						
1	Algoma Central & Hudson Bay	26·97	0·68		13·33			40·98	
2	Algoma Eastern	7·95			4·25		1·04	13·24	
3	Atlantic, Quebec & Western	1·80						1·80	
4	Alberta & Great Waterways	7·18						7·18	
5	Bedlington & Nelson								
6	Brandon, Sask. & Hudson Bay	10·61						10·61	
7	British Yukon								
8	Canada Southern	181·05	48·90				7·65	237·60	
9	Canada & Gulf Terminal	2·00						2·00	
10	Canadian Govt. Rys. (Intercol.)	522·96						522·96	
11	" " (P.E.I.)	35·01						35·01	
12	Canadian Northern System			1,260·32	128·15	59·50	1·04	1,449·01	
13	Canadian Pacific	2,645·40			1,181·50			3,826·90	
14	Cape Breton								
15	Caraquet	3·05						3·05	
16	Central Vermont	7·93						7·93	
17	Crow's Nest Southern	14·10						14·10	
18	Cumberland Ry. & Coal Co	16·00						16·00	
19	Central Canada	3·44						3·44	
20	Detroit River Tunnel								
21	Dominion Atlantic	15·74	12·46		5·50		6·00	39·70	
22	Eastern British Columbia	2·19						2·19	
23	Edmonton, Dunvegan & British Columbia	25·35	4·92					30·27	
24	Elgin & Havelock								
25	Esquimalt & Nanaimo	47·10						47·10	
26	Essex Terminal								
27	Fredericton & Grand Lake								
28	Grand Trunk	1,360·40			42·76			1,403·16	
29	Grand Trunk Pacific	394·65				1·16	15·03	410·84	
30	Grand Trunk Pacific Branch Lines	123·34						123·34	
31	Hereford	8·38						8·38	0·20
32	International of New Brunswick	5·76						5·76	
33	Inverness Ry. & Coal Co	8·20						8·20	
34	Kent Northern								
35	Kettle Valley	23·61			6·28		2·29	32·18	
36	Klondike Mines	2·00						2·00	
37	Lotbiniere & Megantic	3·00						3·00	
38	Maganetawan River								
39	Maine Central								
40	Manitoba Great Northern	9·61						9·61	
41	Maritime Coal Ry. & Power Co		3·00					3·00	
42	Massawippi Valley				10·58			10·58	
43	Montreal & Atlantic	41·10						41·10	
44	Moncton & Buctouche								
45	Morrissey, Fernie & Michel								
46	Midland of Manitoba	11·11						11·11	
47	Napierville—Junction	3·36						3·36	
48	National Transcontinental	332·71			62·37			395·08	
49	Nelson & Fort Sheppard	3·13						3·13	
50	New Brunswick Coal & Ry. Co	7·00						7·00	
51	New Westminster Southern	1·31						1·31	
52	North Shore	1·37						1·37	

year ending June 30, 1918—All tracks—*Continued.*

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—Toutes les voies ferrées—*Suite.*

Steel rails. — Rails d'acier.	Total Mileage Operated—All Tracks—Total de milles exploités—Toutes les voies. Represented by Capital Stock. — Représentées par le capital-actions. Main Line. — Ligne-mère.	Branches and spurs. — Embr. et rameaux.	Proprietary Companies. — Compagnies propriétaires.	Under Lease. — À bail.	Under Contract, etc. — À l'entreprise, etc.	Under Trackage Rights. — En vertu de droit de circulation.	Total.	Iron. — Fer.	Steel rails. — Rails en acier.	Number—Numéro.
40·98	344·22	22·00	...	22·56	...	0·98	389·76	...	388·78	1
12·20	91·84	4·04	...	5·77	...	3·43	105·08	...	101·65	2
1·80	104·24	0·64	...	...	...	...	104·88	...	104·88	3
7·18	120·38	...	...	...	...	...	120·38	...	120·38	4
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	5
10·61	80·06	...	...	...	...	...	80·06	...	80·06	6
...	85·80	15·32	...	...	...	...	101·12	...	101·12	7
229·95	633·41	220·12	...	...	...	26·16	879·69	...	853·53	8
2·00	37·80	...	...	...	...	...	37·80	...	37·80	9
522·96	2,082·96	28·91	...	76·30	...	...	2,188·17	...	2,034·44	10
35·01	311·24	2·58	...	...	...	...	313·82	...	313·82	11
1,447·97	...	...	9,933·02	521·61	313·49	160·06	10,928·18	...	10,768·12	12
3,826·90	6,699·70	4,884·50	3,942·70	2,895·40	126·80	93·90	18,643·00	...	18,549·10	13
...	31·00	...	...	...	...	...	31·00	...	31·00	14
3·05	87·83	...	...	...	...	...	87·83	...	87·83	15
7·93	124·53	8·60	...	...	...	...	133·13	...	133·13	16
14·10	88·28	...	...	...	...	...	88·28	...	88·28	17
16·00	48·00	...	...	...	...	...	48·00	...	48·00	18
3·44	51·94	...	...	...	...	...	51·94	...	51·94	19
...	1·45	...	...	...	...	...	1·45	...	1·45	20
33·70	185·72	84·95	...	37·19	...	34·14	342·00	...	307·86	21
2·19	16·19	...	...	...	...	...	16·19	...	16·19	22
30·27	382·35	54·72	...	...	...	...	437·07	...	437·07	23
...	27·00	...	...	...	...	...	27·00	...	27·00	24
47·10	186·80	59·50	...	...	...	...	246·30	...	246·30	25
...	9·00	2·00	...	...	...	...	21·00	...	21·00	26
...	35·00	...	...	...	...	...	35·00	...	35·00	27
1,403·16	5,414·83	...	...	278·77	...	15·73	5,709·33	...	5,693·60	28
395·81	2,063·51	23·85	...	1·70	4·16	128·99	2,221·31	...	2,092·32	29
123·34	1,115·01	8·82	...	...	32·14	3·26	1,160·13	...	1,155·97	30
8·18	61·23	0·21	...	...	...	...	61·44	0·20	61·24	31
5·76	117·06	...	...	...	...	...	117·06	...	117·06	32
8·20	69·11	...	...	...	...	...	69·11	...	69·11	33
...	27·00	...	...	...	...	...	27·00	...	27·00	34
29·89	332·12	...	...	53·45	...	40·80	426·37	...	385·57	35
2·00	33·81	...	...	...	...	...	33·81	...	33·81	36
3·00	33·00	...	...	...	...	...	33·00	...	33·00	37
...	1·91	...	...	...	...	...	1·91	...	1·91	38
...	5·10	...	...	...	...	...	5·10	...	5·10	39
9·61	101·38	...	...	...	...	0·99	102·37	...	101·38	40
3·00	12·00	6·00	...	...	...	...	18·00	...	18·00	41
10·58	...	...	...	46·04	...	2·95	48·99	...	46·04	42
41·10	150·00	...	...	82·00	...	...	232·00	...	232·00	43
...	32·00	2·00	...	...	...	...	34·00	...	34·00	44
...	...	5·82	...	5·03	...	...	10·85	...	10·85	45
11·11	17·51	...	...	...	...	69·02	86·53	...	17·51	46
3·36	30·42	...	...	...	...	...	30·42	...	30·42	47
395·08	2,144·19	...	...	254·12	...	...	2,403·31	...	2,403·31	48
3·13	58·55	...	...	...	...	5·44	63·99	...	58·55	49
7·00	65·00	...	...	...	...	...	65·00	...	65·00	50
1·31	16·49	...	...	...	...	...	16·49	...	16·49	51
1·37	7·50	2·50	...	...	...	...	10·00	...	10·00	52

TABLE 1—Summary of Mileage Operated for the

TABLEAU 1—Sommaire du nombre de milles de chemin de fer exploités

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Yard Track and Sidings—Voies de garage et d'évitement. Represented by Capital Stock. — Représentées par le capital-actions. Main-Line. — Ligne-mère.	Branches and spurs. — Embr. et rameaux.	Proprietary Companies. — Compagnies propriétaires.	Under Lease. — À bail.	Unner Contract, etc. — À l'entreprise, etc.	Under Trackage Rights. — En vertu de droit de circulation.	Total.	Iron rail. — Rails en fer.
53	Northern, New Brunswick & Seaboard								
54	Nosbonsing & Nipissing								
55	Ottawa & New York	11·30						11·30	
56	Pacific & Great Eastern	19·11						19·11	
57	Père Marquette	75·05					23·03	98·08	
58	Philipsburg Ry. & Quarry Co								
59	Quebec Central								
60	Quebec Oriental	3·10						3·10	
61	Quebec Ry., Light & Power Co		6·93					6·93	
62	Quebec, Montreal & Southern	23·96	4·09					28·05	
63	Red Mountain	2·99						2·99	
64	Roberval-Saguenay								
65	Rutland & Noyan	0·39						0·39	
66	Salisbury & Albert	5·00						5·00	
67	St. Lawrence & Adirondack	9·14			2·57			11·71	
68	St-Martins								
69	St. John & Quebec	8·00						8·00	
70	St. Clair Tunnel	0·35						0·35	
71	Sydney & Louisburg		52·79					52·79	
72	Temiscouata	9·40						9·40	
73	Timiskaming & Northern Ontario	87·96	21·24					109·20	
74	Thousand Island	1·00						1·00	
75	Toronto, Hamilton and Buffalo	62·56	4·07					66·63	
76	Vancouver, Victoria & Eastern	63·50						63·50	
77	Victoria & Sidney, B.C.	1·66						1·66	
78	Victoria Terminal Ry. & Ferry Co	0·58						0·58	
79	Wabash (in Canada)								
80	York and Carleton								
	Final totals	6,300·92	159·08	1,260·32	1,457·29	60·66	56·08	9,294·35	0·20

year ending June 30, 1918—All tracks—*Concluded.*

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—Toutes les voies ferrées—*Fin.*

Steel rails. — Rails d'acier.	Total Mileage Operated—All Tracks—Total des milles exploités—Toutes les voies.										
	Represented by Capital Stock. — Représentées par le capital-actions.		Proprietary Companies. — Compagnies propriétaires.	Under Lease. — À bail.	Under Contract, etc. — À l'entreprise, etc.	Under Trackage Rights. — En vertu de droit de circulation.	Total.	Iron. — Fer.	Steel rails. — Rails d'acier.	Number—Numéro.
	Main Line. — Ligne-mère.	Branches and spurs. — Emb. et rameaux.								
....	19·80	....	....	....	....	....	19·80	......	19·80	3
....	5·50	....	....	....	....	....	5·50	......	5·50	54
11·30	68·20	....	....	....	....	1·90	70·10	......	68·20	55
19·11	199·38	....	....	....	....	....	199·38	......	199·38	56
75·05	273·86	....	....	....	....	297·44	571·30	......	273·86	57
....	6·00	....	....	....	....	....	6·00	......	6·00	58
....	138·00	139·00	....	....	....	....	277·00	......	277·00	59
3·10	103·10	....	....	....	....	....	103·10	......	103·10	60
6·93	37·00	6·93	....	....	3·32	....	47·25	......	47·25	61
28·05	214·74	5·49	....	....	....	....	220·23	......	220·23	62
2·99	12·58	....	....	....	....	....	12·58	......	12·58	63
....	20·00	16·80	....	....	....	....	36·80	......	36·80	64
0·39	3·78	....	....	....	....	....	3·78	......	3·78	65
5·00	50·00	....	....	....	....	....	50·00	......	50·00	66
11·71	42·58	....	....	15·27	....	14·26	72·11	......	57·85	67
....	30·00	....	....	....	....	....	30·00	......	30·00	68
8·00	127·87	....	....	....	....	....	127·87	......	127·87	69
0·35	1·58	....	....	....	....	....	1·58	......	1·58	70
52·79	40·17	81·64	1·05	1·20	....	....	124·06	......	124·06	71
9·40	122·40	....	....	....	....	....	122·40	......	122·40	72
109·20	341·95	97·45	....	....	....	....	439·40	......	439·40	73
1·00	7·08	0·25	....	....	....	....	7·33	......	7·33	74
66·63	152·23	24·49	....	....	....	4·73	181·45	......	176·72	75
63·50	340·23	....	....	....	....	92·13	432·36	......	340·23	76
1·66	17·63	....	....	....	....	....	17·63	......	17·63	77
0·58	1·57	....	....	....	....	....	1·57	......	1·57	78
....	....	....	....	....	....	245·40	245·40	......	....	79
....	10·50	....	....	....	....	....	10·50	......	10·50	80
9,238·27	26,178·20	5,809·13	13,876·77	4,296·41	470·01	1,242·25	51,881·77	0·20	50,639·52	

TABLE 2—Railway Capital at close of year ending June 30, 1918.
TABLEAU 2—Capital des ch. de fer à la fin de l'exercice clos le 30 juin 1918.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Stocks. — Actions.	Funded Debt.—Dette consolidée.			
	Amount Outstanding — Montant impayé.	Bonds. — Bons.	Miscellaneous Obligations. — Obligations diverses.	Equipment Trust Obligations. — Oblig. des cies de trust p. matériel roulant.	Total Railway Capital. — Total du capital du chemin de fer.
	$	$	$	$	$
Algoma Central & Hudson Bay	10,000,000	10,398,800		312,000	20,710,800
Algoma Eastern	3,000,000	2,500,000		304,500	5,804,500
Atlantic, Quebec and Western	2,000,000	2,548,675			4,548,675
Alberta and Great Waterways	50,000	7,400,000			7,450,000
Bedlington & Nelson*	1,000,000				1,000,000
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	2,150,000				2,150,000
British Yukon	2,934,119	2,044,760			4,978,879
Canada & Gulf Terminal	600,000	740,000			1,340,000
Canada Southern	15,000,000	22,630,000			37,630,000
Canadian Northern System	100,000,000	282,601,727		11,756,500	419,358,227
Canadian Pacific†	556,966,803	3,650,000		9,480,000	570,096,803
Atlantic & North West		6,453,200			6,453,200
Calgary and Edmonton		5,458,894			5,458,894
Lindsay, Bobcaygeon & Pontypool		500,000			500,000
Manitoba, South Western Colonization		2,544,000			2,544,000
Guelph Junction	170,000				170,000
New Brunswick		7,821,127			7,821,127
New Brunswick and Canada		170,000			170,000
Fredericton		100,000			100,000
St. John & Maine		216,664			216,664
New Brunswick Southern		500,000			500,000
Ontario & Quebec	21,502,591				21,502,591
St. Lawrence & Ottawa		973,333			973,333
St. Stephen & Milltown	50,000				50,000
Shuswap & Okanagan		108,527			108,527
Joliette & Brandon		125,000			125,000
Toronto, Grey & Bruce		3,500,000			3,500,000
Cape Breton	1,000,000				1,000,000
Caraquet	1,250,000	500,000			1,750,000
Crow's Nest Southern	4,295,000				4,295,000
Central Vermont:					
Montreal & Province Line	1,000,000	200,000			1,200,000
Montreal & Vermont Junction	1,000,000				1,000,000
Stanstead, Shefford & Chambly	608,750	155,865			764,615
Central Canada	625,000		2,000,000		2,625,000
Detroit River Tunnel	3,000,000		18,000,000		21,000,000
Dominion Atlantic	2,433,333	5,998,166			8,431,499
Eastern British Columbia	420,000				420,000
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	250,000	9,420,000			9,670,000
Elgin & Havelock	44,900	50,000			94,900
Essex Terminal	300,000	420,000			720,000
Esquimalt & Nanaimo	2,500,000	4,832,000			7,332,000
Fredericton & Grand Lake	140,000	465,000			605,000
Grand Trunk	241,237,589	173,562,440		6,696,000	421,496,029
Buffalo & Lake Huron	2,605,632	4,279,456			6,885,088
Central Counties	500,000	380,000			880,000
Pembroke Southern	178,000	150,000			328,000
Grand Trunk Pacific	24,942,000	173,782,100			198,724,100
G.T.P. Branch Lines	1,002,000	16,786,440			17,788,440
Hereford	800,000	800,000			1,600,000
International Bridge Co	1,500,000	512,260			2,012,260

*Line abandoned and tracks removed.
†This includes $216,284,882 of Consolidated Debenture Stock.

*Ligne abandonnée et voies enlevées.
†Ceci comprend $216,284,882 de débentures-actions consolidées.

TABLE 2—Railway Capital at close of year ending June 30, 1918.

TABLEAU 2—Capital des ch. de fer à la fin de l'exercice clos le 30 juin 1918.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Stocks. — Actions.	Funded Debt.—Dette consolidée.			
	Amount. Outstanding — Montant impayé.	Bonds. — Bons.	Miscellaneous Obligations. — Obligations diverses.	Equipment Trust Obligations. — Oblig. des cies de trust p. matériel roulant.	Total Railway Capital. — Total du capital du ch. de fer.
	$	$	$	$	$
Kent Northern	75,000	32,000			107,000
Kettle Valley*	375,000	13,530,000			13,905,000
Klondike Mines	1,375,000	1,091,250			2,466,250
Lake Erie & Detroit River	1,400,000	3,000,000			4,400,000
Lake Champlain & St. Lawrence Junction	600,000	378,000			978,000
Lotbinière & Megantic	50,000				50,000
Manitoba Great Northern	2,066,000				2,066,000
Maritime C. R. & P	2,027,600	1,620,000			3,647,600
Massawippi Valley	800,000				800,000
Midland of Manitoba	4,300,000				4,300,000
Montreal & Atlantic	3,200,000	1,065,000			4,265,000
Moncton & Buctouche	250,000	60,000			310,000
Morrissey, Fernie & Michel	1,263,000				1,263,000
Napierville Junction	600,000				600,000
Nelson & Fort Sheppard	2,846,800				2,846,000
New Westminster Southern	600,000				600,000
North Shore (N.B)	98,000	35,000			133,000
Northern New Brunswick & Seaboard	298,500	297,000			595,500
Ottawa & New York	1,000,000	825,000			2,100,000
Pacific Great Eastern	25,000,000	20,160,000			45,160,000
Père Marquette (Canada)		5,870,000			5,870,000
Philipsburg Ry. & Quarry Co	124,500	40,000			164,500
Quebec Central	3,381,603	6,233,406			9,615,009
Quebec, Montreal & Southern	1,000,000		6,000,000		7,000,000
Quebec Oriental	119,500	2,047,348			2,166,848
Red Mountain	412,600				412,600
Roberval-Saguenay	2,000,000	1,260,000	10,000		3,270,000
Rutland & Noyan	100,000	100,000			200,000
Salisbury & Albert	150,000	250,000			400,000
St. Clair Tunnel	700,000	2,500,000			3,200,000
St. Lawrence & Adirondack	1,236,675	918,892			2,155,567
St. Martins	99,000	90,000			189,000
Temiscouata	1,000,000	3,099,669			4,099,669
Thousand Islands	60,000	50,000			100,000
Toronto, Hamilton & Buffalo	4,512,500	5,280,000		750,000	10,542,500
Vancouver, Victoria & Eastern	23,500,000				23,500,000
Victoria & Sidney	103,000	300,000			403,000
Victoria, Terminal & Ferry Co	500				500
York & Carleton	105,000				105,000
Final totals	1,093,885,495	825,410,999	26,010,000	29,299,000	†1,995,880,494

*On 22·19 miles only. For stock.
*Sur 22·19 milles seulement. Sur actions.

† This total includes $25,000,000 of Income Bonds issued by the Canadian Northern System, and $275,000 by the Ottawa & New York.

†Dans ce total sont compris les $25,000,000 de bons du revenu émis par le réseau du chemin de fer Canadian-Northern et les $275,000 par le chemin de fer Ottawa & New York.

TABLE 3.—Statement of Aid, granted and paid to Railways
TABLEAU 3—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Number.—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	By Dominion Government. — Par le gouvernement fédéral.			By Provincial — Par les	
		Subsidy Granted. — Subsides accordés.	Subsidy Paid up. — Subsides payés.	Loan. — Prêts.	Name of Province. — Nom de la province.	Subsidy Granted — Subsides accordés.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.
1	Albert Southern} abandoned	50,460 00	50,460 00	....	N. Brunswick...	48,680 00
2	Harvey Branch}	5,553 57	5,553 57	....	"	9,000 00
3	Alberta Central (C.P.Ry.).	404,480 00	404,480 00	....	....	....
4	Algoma Central and Hudson Bay..................	2,048,704 00	2,048,704 00	....	Ontario.........	199,620 00
5	Algoma Eastern............	547,648 00	547,648 00	....	"	265,000 00
6	Atlantic, Quebec and Western..........................	902,800 00	902,800 00	....	....	....
7	Bruce Mines and Algoma, act., Lake Huron and N. Ontario..................	53,920 00	53,920 00	....	Ontario.........	50,918 00
8	Canada and Gulf Terminal.	210,053 59	210,053 59	....	Quebec.........	....
9	Canada Southern, including					
10	Sarnia, Chatham and Erie,	....	....	....	Ontario.........	....
11	Leamington and St. Clair	51,200 00	51,200 00	....	"	147,859 00
	Can. Government Rys.—					
12	Intercolonial, including Canada Eastern........	374,839 84	374,839 84	....	....	....
13	Drummond County......	423,936 00	423,936 00	....	Quebec.........	....
14	Federicton and St. Mary's Bridge..................	30,000 00	30,000 00	....	....	....
15	Nova Scotia Steel and Coal Co.'s Ry.........	40,000 00	39,840 00	....	Nova Scotia....	40,000 00
16	Prince Edward Island....	....	....	....	....	....
17	Canadian Northern: including..................	374,606 00	374,606 00	25,000,000	....	....
18	Bay of Quinte............	350,455 25	350,455 25	....	Ontario.........	84,000 00
19	Brockville, Westport and Northwestern..........	140,800 00	140,800 00	....	"	....
20	Central Ontario and......	205,862 79	205,862 79	....	"	278,000 00
21	Marmora R'ly.and Mining Co..................	30,720 00	30,720 00	....	"	19,149 39
22	Edmonton, Yukon and Pacific.................	160,000 00	91,200 00	....	....	....
23	Inverness R'ly. and Coal Co....................	627,000 00	368,545 97	....	Nova Scotia....	272,000 00
24	Irondale, Bancroft and Ottawa................	144,000 00	144,000 00	....	Ontario.........	315,000 00
25	Manitoba..................	....	....	....	Manitoba.......	641,575 25
26	Ontario and Rainy River	1,534,526 00	1,534,526 00	....	Ontario.........	1,072,800 00
27	Port Arthur, Duluth and Western................	271,200 00	271,200 00	....	"	255,571 00
28	Halifax and South Western	819,874 93	819,874 93	....	Nova Scotia....	....
29	Central of N.S. and N.S. Southern...............	653,776 00	653,776 00	....	" ...	....
30	Halifax and Yarmouth...	160,000 00	160,000 00	....	" ...	156,499 33
31	Liverpool and Milton.....	32,000 00	32,000 00	....	....	....
32	Middleton and Victoria Beach.................	125,760 00	125,760 00	....	....	....
33	Quebec and Lake St. John	1,454,695 00	1,261,463 50	....	Quebec.........	2,533,000 00
34	Can. Northern Ontario.....	14,775,872,00	14,467,725 94	....	Ontario.........	....
35	Can. Northern Quebec......	2,020,616 89	2,020,616 89	....	Quebec.........	1,194,129 46
36	Can. Northern Alberta.....	3,094,104 00	3,094,104 00	....	....	....
37	Can. Northern Pacific......	5,987,520 00	5,987,520 00	....	....	....
38	Central of Canada..........	30,145 02	30,145 02	....	....	....
39	Canadian Pacific:—	{30,369,374 70	30,369,374 70	....	Manitoba.......	375,377 50
	Owned—	{10,189,521 00	10,189,521 00	*	British Columbia.	37,500 00
40	Canada Central..........	1,525,250 00	1,525,250 00	....	Ontario.........	1,479,000 00
41	Lake Timiskaming Colonization................	310,335 95	310,335 95	....	Quebec.........	350,076 82
42	Montreal and Western....	361,270 00	361,270 00	....	"	472,500 00
43	North Shore.............	1,500,000 00	1,500,000 00	....	....	....
44	Quebec, Montreal, Ottawa and Occidental......	....	....	....	Quebec.........	727,000 00

† Secured by the Guaranteed Bonds of the Co.—†Assuré par les actions garanties de la compagnie.

by Governments and Municipalities, to 30 June, 1918.
par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1918.

Governments. — gouvernements provinciaux.			By Municipalities. — Par les municipalités.				Number—Numéro.
Subsidy Paid up. — Subsides payés.	Loan. — Prêts.	Subscription to Shares. — Actions souscrites.	Subsidy Granted. — Subsides accordés.	Subsidy Paid up. — Subsides payés.	Loan. — Prêts.	Subscription to Shares. — Actions souscrites.	
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
48,680 00							1
9,000 00							2
							3
199,620 00							4
265,000 00							5
							6
50,918 00			500 00	500 00			7
			20,600 00	20,600 00			8
							9
			322,500 00	322,500 00			10
147,859 00							11
							12
							13
			15,000 00	15,000 00			14
							15
40,000 00			4,000 00	4,000 00			16
							17
						650,000 00	18
84,000 00			197,990 43	197,990 43			19
			116,000 00	116,000 00			20
278,000 00			93,500 00	93,500 00			21
19,149 39							22
							23
223,000 00			100,000 00	50,000 00			24
135,000 00							25
641,575 25							26
1,072,800 00			50,000 00	50,000 00			27
255,571 00			40,000 00	40,000 00			28
	†4,447,000 00						29
			88,874 17	88,874 17			30
156,499 33			15,338 93	15,338 93			31
							32
							33
2,368,816 88			12,000 00	12,000 00		450,000 00	34
			20,000 00	20,000 00			35
1,194,129 46			82,000 00	82,000 00		200,000 00	36
							37
							38
372,157 50 37,500 00			572,500 00	464,761 29			39
1,479,000 00						42,500 00	40
350,076 82							41
472,500 00							42
							43
727,000 00	1,176,956 00		25,000 00	25,000 00	771,644 62		44

TABLE 3.—Statement of Aid, granted and paid to Railways
TABLEAU 3—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de

Number—Numéro.	Name of Railway — Nom du chemin de fer.	By Dominion Government. — Par le gouvernement fédéral. Subsidy Granted — Subsides accordés.	Subsidy Paid up — Subsides payés.	Loan — Prêts.	By Provincial — Par les Name of Province. — Nom de la province.	Subsidy Granted. — Subsides accordés.
	Canadian Pacific—*Con.* Leased—	$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.
45	Alberta Ry. and Irrigation Co.	148,094 00	148,094 00	....	....	....
46	Esquimalt and Nanaïmo	1,520,560 00	1,520,560 00	....	....	....
47	Kingston and Pembroke	48,000 00	48,000 00	....	Ontario	456,493 00
48	St-Maurice Valley	173,120 00	173,120 00	....	"	....
49	Atlantic and North West	3,888,800 00	3,888,800 00	....	Quebec	711,122 00
50	Cap de la Madeleine	7,424 00	7,424 00	....	....	....
51	Columbia and Kootenay	88,800 00	88,800 00	....	....	....
52	Credit Valley	....	....	....	Ontario	531,000 00
53	Fredericton	....	....	....	N.B.	230,000 00
54	Guelph Junction	51,200 00	46,000 00	....	Ontario	....
55	Guelph and Goderich	....	....	....	"	....
56	Lindsay, Bobcaygeon and Pontypool	185,173 06	185,173 06	....	"	52,500 00
57	Manitoba and Northwestern	....	....	....	Manitoba	....
58	Manitoba South West Colonization	....	....	....	"	....
59	Montréal and Lake Maskinongé	41,280 00	41,280 00	....	Quebec	87,750 00
60	Montreal and Ottawa	192,000 00	192,000 00	....	Ontario Quebec	100,000 00 182,210 00
61	Nakusp and Slocan	121,600 00	117,760 00	....	B.C.	....
62	New Brunswick	....	....	....	N.B.	76,000 00
63	New Brunswick and Canada	....	....	....	"	575,000 00
64	New Brunswick Southern	....	....	....	"	413,000 00
65	Nicola, Kamloops and Similkameen	300,800 00	300,800 00	....	"	....
66	Northern Colonization	355,200 00	355,200 00	....	Quebec	96,000 00
67	Ontario and Quebec	196,000 00	196,000 00	....	Ontario	....
68	Ottawa, Northern and Western	950,000 00	821,009 20	....	Ontario Quebec	50,000 00 1,316,389 15
69	Oxford Mountain	202,926 50	202,926 50	....	Quebec	138,884 92
70	Saskatchewan and Western	....	....	....	Manitoba	....
71	Shuswap and Okanagan	163,200 00	163,200 00	....	....	....
72	St. John Bridge and Ry. Extension	....	....	433,900 00	N.B.	5,181 81
73	St. John and Maine	....	....	....	"	880,000 00
74	St. Lawrence and Ottawa	....	....	....	Ontario	....
75	St. Mary's and Western Ontario	67,709 00	67,709 00	....	"	....
76	St. Stephen and Milltown	14,848 00	14,848 00	....	N.B.	13,920 00
77	Tilsonburg, Lake Erie and Pacific	158,871 48	150,071 48	....	Ontario	38,564 00
78	Tobique Valley	134,016 00	134,016 00	....	N.S.	70,000 00
79	Toronto, Grey and Bruce	4,656 00	14,656 00	....	Ontario	375,282 00
80	Vancouver and Lulu Island	61,670 00	61,670 00	....	....	....
81	West Ontario Pacific	60,000 00	60,000 00	....	Ontario	....
82	Cape Breton	196,800 00	196,800 00	....	N.S.	99,200 00
83	Caraquet	224,000 00	224,000 00	....	N.B.	180,000 00
84	Gulf Shore	53,699 20	53,699 20	....	"	41,950 00
85	Colchester Coal and Ry. Co	12,800 00	12,800 00	....	....	....
86	Cumberland Ry. and Coal Co.	44,800 00	39,850 00		N.S.	184,450 00
87	Dominion Atlantic, including	....	....	....	....	....
88	Windsor and Annapolis	1,193,369 00	1,193,369 00	....	....	....
89	Cornwallis Valley	44,800 00	44,800 00	....	N.S.	44,800 00
90	Western Counties	500,000 00	500,000 00	....	"	679,197 45
91	Midland of N.S.	399,060 40	399,060 00	....	"	185,600 00

by Governments and Municipalities, to 30th June, 1918—*Continued*
fer par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1918—*Suite.*

Governments. — gouvernements provinciaux.			By Municipalities. — Par les municipalités.				Number—Numéro.
Subsidy Paid up. — Subsides payés.	Loan. — Prêts.	Subscriptions to Shares. — Actions souscrites.	Subsidy Granted — Subsides accordés.	Subsidy Paid up. — Subsides payés.	Loan. — Prêts.	Subscription to Shares. — Actions souscrites.	
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
...	...	...	...	...	...	...	45
...	...	...	...	...	...	...	46
456,493 00	...	...	509,320 00	509,320 00	...	...	47
...	...	...	...	...	...	...	48
699,192 08	...	...	...	...	...	325,000 00	59
...	...	...	...	...	...	...	50
...	...	...	...	...	...	...	51
531,000 00	...	...	1,085,000 00	1,085,000 00	...	...	52
230,000 00	...	...	80,000 00	80,000 00	...	...	53
...	...	...	...	...	...	193,000 00	54
...	...	...	31,000 00	31,000 00	...	...	55
52,500 00	...	...	73,000 00	73,000 00	...	...	56
...	...	...	215,600 00	215,600 00	...	...	57
...	900,000 00	...	...	...	...	...	58
87,750 00	...	...	...	...	...	...	59
100,000 00	...	...	...	...	} ...	...	60
182,210 00	...	...	5,300 00	5,300 00	}		
...	647,074 00	...	...	...	...	...	61
76,000 00	...	...	23,000 00	23,000 00	...	...	62
575,000 00	...	...	47,500 00	47,500 00	...	...	63
413,000 00	...	...	3,000 00	3,000 00	...	...	64
...	...	...	...	...	...	...	65
96,000 00	...	...	...	...	...	...	66
...	...	...	52,500 00	52,500 00	...	...	67
50,000 00	...	...	150,000 00	150,000 00	} ...	...	68
1,192,672 58	...	...	101,000 00	100,000 00	}		
138,884 92	...	...	3,000 00	3,000 00	...	...	69
...	...	...	10,000 00	10,000 00	...	...	70
...	...	...	...	...	...	...	71
5,181 81	...	...	...	...	...	...	72
880,000 00	...	300,000 00	...	...	...	60,000 00	73
...	...	...	...	...	300,000 00	90,000 00	74
...	...	...	80,000 00	77,996 39	...	...	75
13,920 00	...	...	...	...	...	...	76
38,564 00	...	...	75,000 00	75,000 00	...	...	77
70,000 00	...	...	...	...	...	...	78
375,282 00	...	...	988,000 00	969,561 44	...	...	79
...	...	...	...	...	...	...	80
...	...	...	25,000 00	25,000 00	...	...	81
99,200 00	...	...	10,000 00	10,000 00	...	...	82
180,000 00	...	...	...	...	...	...	83
41,950 00	...	...	...	...	...	...	84
...	...	...	...	...	...	...	85
173,650 00	...	...	...	...	...	...	86
...	...	...	...	...	...	...	87
...	...	...	...	...	...	...	88
44,800 00	...	...	27,685 00	27,685 00	...	...	89
679,197 45	...	...	250,000 00	250,000 00	...	...	90
183,510 40	...	...	36,000 00	36,000 00	...	...	91

TABLE 3.—Statement of Aid, granted and paid to Railways
TABLEAU 3—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Number—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	By Dominion Government. — Par le gouvernement fédéral. Subsidy Granted. — Subsides accordés.	Subsidy Paid up. — Subsides payés.	Loan. — Prêts.	By Provincial — Par les: Name of Province. — Nom de la province.	Subsidy Granted. — Subsides accordés.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.
92	Edmonton D. & B.C.	160,352 00	125,202 84			
93	Elgin and Havelock	†82,652 82	†82,652 82		New Brunswick	107,500 00
94	Fredericton and Grand Lake	216,576 00	216,576 00			
95	Grand Trunk, including			15,142,633 33		
96	Beauharnois Junction	62,400 00	62,400 00		Quebec	179,073 00
97	Brantford, Norfolk and Port Burwell				Ontario	68,000 00
98	Buffalo and Lake Huron				"	
99	Cobourg, Blairton and Marmora				"	18,740 00
100	Grand Trunk, Victoria Jubilee Bridge	500,000 00	500,000 00			
101	Grand Trunk, Georgian Bay and Lake Erie				Ontario	336,000 00
102	Grand Junction, Belleville and N. Hastings	21,888 00	21,888 00		"	224,660 00
103	Owen Sound Branch	39,744 00	39,744 00		"	
104	Hamilton and North Western				"	565,020 00
105	London, Huron and Bruce				"	178,630 00
106	Midland, Ontario				"	168,350 00
107	Montreal and Champlain Junction	103,600 00	103,600 00		Quebec	150,000 00
108	Northern				Ontario	196,188 00
109	North Simcoe				"	83,300 00
110	Northern Pacific Junction	1,320,000 00	1,320,000 00			
111	South Norfolk	54,400 00	54,400 00		Ontario	
112	Toronto and Nipissing				"	105,212 00
113	Lake Simcoe Junction				"	53,000 00
114	Victoria				"	312,000 00
115	Waterloo Junction	32,800 00	32,800 00		"	
116	Wellington, Grey and Bruce				"	241,276 00
117	Whitby, Port Perry and Lindsay				Ontario	94,957 59
118	Canada Atlantic	282,355 20	282,355 20		Ontario Quebec	270,000 00 200,000 00
119	Ottawa, Arnprior and Parry Sound	932,512 00	932,512 00		Ontario	577,326 06
120	Central Counties				"	
121	Pembroke Southern	64,000 00	64,000 00		"	55,500 00
122	Grand Trunk Pacific	‡4,994,416 66 1,269,299 20	‡4,994,416 66 1,269,299 20	17,500,000 00	"	376,320 00
123	Hereford	170,560 00	170,560 00		Quebec	103,000 00
124	International of New Brunswick	726,080 00	726,080 00		New Brunswick	275,000 00
125	Kent, Northern, and	58,334 27	†58,334 27		"	135,000 00
126	St. Louis and Richibucto (abandoned)	22,400 00	22,400 00		"	21,000 00
127	Kettle Valley	2,174,190 72	2,174,190 72		British Columbia	1,110,700 00
128	Klondike Mines	197,184 00	197,184 00			
129	*Kootenay Central	1,065,856 00	1,065,856 00			
130	L'Assomption (abandoned)	11,200 00	11,200 00			
131	*Lake Erie and Northern	320,191 40	320,191 40			
132	Lake Erie and Detroit River and	571,851 00	571,851 00		Ontario	83,000 00
133	London and Port Stanley				"	
134	Lotbiniere and Megantic	96,000 00	96,000 00		Quebec	126,994 00
135	Maganetawan River	3,552 00	3,552 00		Ontario	10,000 00

*Cash paid for land relinquished by Company. *Montant payé pour terres remises par la compagnie.

†Includes loan used iron rails. ‡Paid under the special "Implement Clause."

†Y compris rails de fer ayant servi. ‡Payé en vertu de "Implement Clause."

by Governments and Municipalities, to June, 1918.—*Continued.*
par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1918—*Suite.*

Government. — gouvernements provinciaux.			By Municipalities. — Par les municipalités.				No. — N°
Subsidy Paid Up. — Subsides payés.	Loan. — Prêts.	Subscription to Shares. — Actions souscrites.	Subsidy Granted. — Subsides accordés.	Subsidy Paid Up. — Subsides payés.	Subsidy Loan. — Prêts.	Subscription to Shares. — Actions souscrites.	
$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
							93
107,500 00			13,000 00	13,000 00			94
							95
							96
179,073 00							97
68,000 00							98
			966,000 00	966,000 00			99
18,740 00	26,000 00		113,000 00	113,000 00			100
							101
336,000 00			929,000 00	929,000 00			102
224,660 00			213,000 00	213,000 00		50,000 00	103
			85,500 00	85,500 00			104
565,020 00			599,805 00	599,805 00			105
178,630 00			311,500 00	311,500 00			106
168,350 00			144,870 85	144,870 85			107
150,000 00			21,774 00	21,774 00			108
196,188 00			241,980 00	241,980 00		390,000 00	109
83,300 00							110
							111
			65,000 00	65,000 00			112
105,212 00			376,702 59	376,702 59			113
53,000 00			100,000 00	100,000 00			114
312,000 00			186,000 00	186,000 00			115
			47,000 00	47,000 00			116
241,276 00			682,000 00	682,000 00			117
94,957 59			222,094 93	222,094 93			118
270,000 00			154,392 00	152,900 00	}	32,000 00	119
200,000 00							
577,326 06							120
			24,000 00	24,000 00			121
55,500 00			20,000 00	20,000 00			122
376,320 00			350,000 00	350,000 00			123
84,226 36							124
275,000 00			5,000 00	5,000 00			125
135,000 00							126
21,000 00							127
1,110,700 00							128
							129
							130
							131
							132
83,000 00			356,500 00	356,500 00			133
					1,332,854 00	414,000 00	134
126,994 00							135
10,000 00							136

TABLE 3—Statement of Aid, granted and paid to Railways

TABLEAU 3—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

No. — Nº	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	By Dominion Government. — Par le gouvernement fédéral. Subsidy Granted. — Subsides accordés.	Subsidy Paid Up. — Subsides payés.	Loan. — Prêts.	By Provincial — Par les Name of Province. — Nom de la province.	Subsidy Granted. — Subsides accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
136	Maritime Coal, Ry. and Power Co.	40,700 00	40,700 00	...	Nova Scotia	39,788 00
137	Massawippi Valley	5,376 00	5,376 00	...	Quebec	5,000 00
138	Minudie Coal and Ry. Co.	18,544 00	18,544 00	...	...	...
140	Montreal and Atlantic: and,	...	...	...	Québec	444,000 00
141	Lake Champlain and St. Lawrence Jct.	...	...	...	"	250,280 00
142	Montreal and Province Line	58,560 00	58,560 00	...	"	231,122 00
143	Moncton and Buctouche	102,400 00	101,600 00	...	N.-Brunswick	96,000 00
144	Napierville Junction	173,440 00	173,440 00	...	Québec	...
145	New Brunswick Coal and Ry. Co.	190,400 00	190,400 00	...	N.-Brunswick	224,000 00
146	New Brunswick and Prince Edward Island	113,440 00	113,440 00	...	"	99,708 90
147	North Shore (N.B.)	27,616 00	27,616 00	...	"	16,200 00
148	Northern New Brunswick and Seaboard	108,160 00	108,160 00	...	...	...
149	Ottawa and New York	262,384 00	262,384 00	...	Ontario	35,000 00
150	Phillipsburg Ry. and Quarry Co.	23,712 00	23,712 00	...	Québec	25,667 00
151	Pontiac and Renfrew	13,600 00	13,600 00	...	"	17,433 00
152	Quebec Bridge and Ry. Co.	374,353 33	374,353 33	...	"	250,000 00
153	Quebec Ry., Light and Power Co.	96,000 00	96,000 00	...	"	306,945 50
154	Quebec Central	585,038 90	585,038 90	...	"	1,076,123 14
155	Quebec Oriental	846,885 01	846,885 01	...	"	1,596,390 00
156	*Quebec and Saguenay	248,801 28	248,801 28	...	...	...
157	Quebec, Montreal and Southern, and	515,017 19	515,017 19	...	Québec	207,565 00
158	United Counties East-Richelieu Valley	69,952 00	69,952 00	...	"	115,215 00
159	South Shore	296,998 38	296,998 38	...	"	276,645 00
160	Roberval and Saguenay	231,787 80	231,787 80	...	"	...
161	Salisbury and Albert	29,665 45	‡29,391 01	...	N.-Brunswick	455,000 00
162	Schomberg and Aurora	48,000 00	46,144 00	...	...	...
163	*Southampton (N.B.)	81,280 00	81,280 00	...	...	...
164	St. Clair Tunnel	375,000 00	375,000 00	...	...	...
165	St. Lawrence and Adirondack	149,481 60	149,481 60	...	Québec	70,400 00
166	St. John and Quebec	884,236 51	884,236 51	...	...	...
167	St. Martins	83,612 54	†83,612 54	...	N.-Brunswick	145,600 00
168	Sydney and Louisburg (Dom. Coal Co.)	89,600 00	87,808 00	...	Nova Scotia	87,808 00
169*	Thessalon and Northern Ontario	6,112 00	6,112 00	...	...	...
170	Témiscouata	645,950 00	645,950 00	...	Québec N.-Brunswick	362,250 00 66,000 00
171	Témiskaming and Northern Ontario	2,134,080 00	2,134,080 00	...	...	...
172	Thousand-Islands	61,200 00	29,840 00	...	Ontario	...
173	Toronto, Hamilton and Buffalo	57,600 00	57,600 00	...	"	...
174	York and Carleton	32,896 00	32,896 00	...	N.-Brunswick	25,247 00
	Total	118,844,432 43	117,682,628 44	58,076,533 33	...	31,374,184 87

† Includes used iron rails. †Y compris le prêt de rails ayant servi.
‡ Includes Ha Ha Bay Railway. ‡Y compris le chemin de fer de la Baie des Ha Ha.

by Governments and Municipalities, to 30th June, 1918—*Concluded.*

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1918—*Fin.*

Governments. — gouvernements provinciaux.			By Municipalities. — Par les municipalités.				No. — N°
Subsidy Paid up. — Subsides payés.	Loan. — Prêts.	Subscription to Shares. — Actions souscrites.	Subsidy Granted. — Subsides accordés.	Subsidy Paid up. — Subsides payés.	Loan. — Prêts.	Subscription to Shares. — Actions souscrites.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
39,788 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	137
5,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	65,000 00	138
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	139
315,891 89	.....	.....	.....	.....	.....	528,000 00	140
250,280 00	.....	.....	51,000 00	36,000 00	.....	.....	141
231,122 00	.....	.....	25,000 00	25,000 00	.....	.....	142
94,500 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	143
.....	.....	.....	10,000 00	10,000 00	.....	.....	144
224,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	145
99,708 90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	146
16,200 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	147
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	148
35,000 00	.....	.....	85,000 00	85,000 00	.....	.....	149
25,667 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	150
17,433 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	151
250,000 00	.....	.....	300,000 00	290,817 46	.....	.....	152
306,945 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	153
1,076,123 14	.....	.....	103,000 00	103,000 00	.....	.....	154
947,199 25	.....	.....	50,500 00	9,000 00	.....	.....	155
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	156
207,565 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	157
115,215 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	158
276,645 00	.....	.....	25,000 00	25,000 00	.....	.....	159
.....	.....	.....	12,365 30	12,365 30	.....	.....	160
455,000 00	.....	.....	70,000 00	70,000 00	.....	.....	161
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	162
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	163
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	164
70,400 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	165
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	166
145,600 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	167
82,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	168
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	169
362,250 00	.....	.....	25,000 00	25,000 00 }	.....	.....	170
66,000 00	.....	.....	.....	.....			
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	171
.....	.....	.....	10,000 00	10,000 00	.....	.....	172
.....	.....	.....	268,000 00	265,500 00	.....	.....	173
25,247 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	174
29,940,865 16	7,197,030 00	300,000 00	12,919,693 20	12,670,837 78	2,404,498 62	3,489,500 00	

TABLE 4.—Earnings of Railways for the year ending June 30, 1918.

TABLEAU 4.—Revenu des chemins de fer pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Earnings—Recettes. Passenger. — Voyageurs.	Freight and Switching. — Marchandises. et aiguillage.	Other Earnings from Operation. — Autres recettes prov. de l'exploitation.	Total Gross including other Earnings from Operation. — Total des recettes br., y comp. autre prov. de l'exploitation.	Operating Expenses. — Frais d'exploitation.	Net Operating Earnings. — Recettes nettes.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central & Hudson Bay	99,728 79	1,591,837 78	309,275 87	2,000,842 44	1,422,226 54	578,615 90
Algoma Eastern	57,183 67	763,934 18	58,040 74	879,158 59	591,427 63	287,730 96
Alberta & Great Waterways	28,215 56	50,360 15	12,131 48	90,707 19	100,563 96	−9,856 77
Atlantic, Quebec & Western	42,758 57	139,545 77	....	182,304 34	180,668 59	1,635 75
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	25,940 03	23,293 63	470 08	49,703 74	144,381 11	−94,677 37
British Yukon	45,040 55	167,336 17	3,420 47	215,797 19	122,840 70	92,956 49
Canada & Gulf Terminal	20,563 33	49,663 71	2,113 46	72,340 50	62,637 21	9,703 29
Canada Southern	4,479,533 31	10,771,470 33	113,788 74	15,364,792 38	10,126,269 77	5,238,522 61
Canadian Government Railways—						
Intercolonial	6,731,799 66	12,846,185 79	681,247 31	20,259,232 76	22,338,234 71	−2,079,001 95
Prince Edward Island	208,788 53	306,361 61	137,995 72	653,145 86	1,190,379 50	−537,233 64
International of New Brunswick	39,909 23	124,898 18	1,127 60	165,935 01	336,620 65	−170,685 64
St. John & Quebec	33,903 13	64,419 40	361 68	98,684 21	157,680 22	−58,996 01
Transcontinental	1,217,775 48	7,684,679 61	73,748 52	8,976,203 61	11,175,708 66	−2,199,505 05
Canadian Northern System	9,662,065 29	32,370,273 38	2,035,487 21	44,067,825 88	38,524,266 43	5,543,559 45
Canadian Pacific	43,583,160 36	101,706,249 34	4,984,691 95	150,274,101 65	111,569,948 96	38,704,152 69
Cape Breton	8,976 60	5,642 64	....	14,619 24	26,703 42	−12,084 18
Caraquet & Gulf Shore	21,958 35	83,866 93	....	105,825 28	105,044 68	780 60
Central Canada	10,980 63	11,628 90	755 48	23,365 01	51,878 47	−28,513 46
Central Vermont	128,186 51	214,580 00	5,832 41	348,598 92	366,678 92	−18,080 00
Crow's Nest Southern	14,962 63	76,490 84	1,310 49	92,763 96	197,317 87	−104,553 91
Cumberland	19,174 73	103,554 77	7,086 35	129,815 85	115,146 79	14,669 06
Dominion Atlantic	476,706 29	717,001 93	19,065 76	1,212,773 98	915,553 84	297,220 14
Eastern British Columbia	2,078 60	38,500 82	772 60	41,352 02	41,650 52	−298 50
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	233,945 10	413,221 61	17,019 42	664,186 13	546,018 85	118,167 28
Elgin & Havelock	1,360 01	14,696 79	....	16,056 80	20,598 51	−4,541 71
Essex Terminal	....	92,592 16	26,594 90	119,187 06	88,858 95	30,328 11
Esquimalt & Nanaimo	265,882 02	532,159 21	23,784 46	821,825 69	525,471 40	296,354 29
Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co.	11,382 30	139,458 76	80 97	150,922 03	86,056 08	64,865 95

Grand Trunk System	13,917,578 88	36,005,741 20	1,043,008 43	50,966,328 51	43,252,004 19	7,714,324 32
Grand Trunk Pacific	1,948,721 35	5,795,830 73	111,189 21	7,855,741 29	8,269,814 01	−414,072 72
Grand Trunk Pacific Branch Lines	480,425 23	1,334,050 37	22,209 75	1,836,685 35	2,455,587 85	−618,902 50
Hereford	24,272 90	44,235 01	660 42	69,168 33	155,047 60	−85,879 27
Kent Northern	11,344 04	19,385 34	1,334 68	32,064 06	23,609 41	8,454 65
Kettle Valley	243,331 25	348,841 46	15,597 44	607,770 15	646,063 41	−38,293 26
Lotbiniere & Megantic	6,167 78	35,324 22	15 00	41,507 00	35,907 56	5,599 44
Maine Central	13,696 94	7,171 76	....	20,868 70	19,771 84	1,096 86
Manitoba Great Northern	4,991 75	17,654 52	512 09	23,158 36	125,705 53	−102,547 17
Maritime Coal, Railway & Power Co.	7,132 40	100,001 47	60 00	107,193 87	78,241 23	28,952 64
Massawippi Valley	69,171 38	148,610 19	2,661 53	220,443 10	313,703 04	−93,259 94
Midland of Manitoba	136,091 99	133,953 57	13,348 48	283,394 04	364,068 26	−80,674 22
Moncton & Buctouche	12,570 16	21,147 11	1,070 20	34,787 47	61,137 85	−26,350 38
Montreal & Atlantic	234,405 31	1,171,843 60	39,465 00	1,445,713 91	1,436,751 89	8,962 02
Morrissey, Fernie & Michel	10,856 00	83,914 64	....	94,770 64	82,528 47	12,242 17
Napierville Junction	96,742 48	195,397 92	1,234 87	293,375 27	201,396 18	91,979 09
Nelson & Fort Sheppard	23,196 92	28,859 74	3,234 50	55,291 16	108,484 41	−53,193 25
New Brunswick Coal & Railway Co.	18,836 79	38,301 96	1,288 09	58,426 84	53,596 81	4,830 03
New Westminster Southern	609 97	4,394 70	1 92	5,006 59	17,617 56	−12,610 97
Ottawa & New York	118,303 57	160,498 84	1,844 77	280,647 18	356,802 84	−76,155 66
Pere Marquette	140,698 09	3,121,464 64	27,036 50	3,289,199 23	2,035,563 19	1,253,636 04
Quebec Central	519,942 81	1,409,443 62	33,171 71	1,962,558 14	1,409,308 43	553,249 71
Quebec, Montreal & Southern	171,767 83	469,053 78	4,849 62	645,671 23	674,935 58	−29,264 35
Quebec Oriental	76,758 34	224,850 79	....	301,609 13	275,634 88	25,974 25
Quebec Railway, Light & Power Co.	4,239 59	116,308 43	293 49	120,841 51	98,762 93	22,078 58
Red Mountain	2,821 09	8,890 05	476 19	12,187 33	34,070 18	−21,882 85
Roberval-Saguenay	18,879 05	162,241 92	18,421 77	199,542 74	149,987 17	49,555 57
Rutland & Noyan	2,974 64	7,682 36	....	10,657 00	16,532 35	−5,875 35
Salisbury & Albert	9,652 03	36,167 73	4,858 05	50,677 81	50,580 06	97 75
St. Lawrence & Adirondack	266,090 33	1,081,807 31	14,987 12	1,362,884 76	725,539 39	637,345 37
St. Martins	3,707 88	10,866 83	85 65	14,660 36	18,450 87	−3,790 51
Sydney & Louisburg	56,499 20	842,922 40	21,291 36	920,712 96	813,538 60	107,174 36
Temiscouata	63,256 31	228,844 51	8,860 29	300,961 11	233,954 99	67,006 12
Temiskaming & Northern Ontario	779,174 92	1,765,936 92	105,998 03	2,651,109 87	2,172,303 51	478,806 36
Thousand Islands	13,940 17	29,195 13	3,752 93	46,888 23	32,199 89	14,688 34
Toronto, Hamilton & Buffalo	512,385 69	1,987,490 64	65,832 04	2,565,708 37	1,667,237 64	898,470 73
Vancouver, Victoria & Eastern	161,381 23	429,502 29	70,716 62	661,600 14	1,189,318 59	−527,718 45
Victoria & Sidney, B.C.	19,205 10	11,655 06	284 74	31,144 90	34,431 77	−3,286 87
Victoria Terminal Railway & Ferry Co.	1,434 32	725 43	42 91	2,202 66	2,185 45	17 21
Wabash (in Canada)	514,979 71	3,061 492 69	58,805 61	3,635,278 01	3,123,997 68	511,280 33
York & Carleton	1,861 74	7,783 58	....	9,645 32	8,229 76	1,415 56
Final total	88,192,056 42	231,813,388 85	10,214,704 68	330,220,149 95	273,955,435 79	56,264,714 16

TABLE 5.—Earnings and Income for the year ending June 30, 1918.

TABLEAU 5.—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Revenue from Transportation—Rail Line—Recettes provenant du service des transports—Par rails.							
	Freight. — Marchandises.	Per Ton per Mile. — Par tonne par mille.	Passenger. — Voyageurs.	Per Passenger per Mile. — Par voyageur par mille.	Excess Baggage. — Bagage supplémentaire.	Sleeping Cars. — Wagons-lits.	Parlor and Chair Car. — Wagons-salons.	Mail. — Postes.
	$ cts.	Cents.	$ ct	Cents.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central & Hudson Bay	819,528 19	·818	95,249 91	3·629	333 61			
Algoma Eastern	739,766 35	2·263	48,608 76	3·435	306 10			
Alberta & Great Waterways	50,360 15	1·001	24,101 26	3·856	26 04			1,051 42
Atlantic, Quebec & Western	139,545 77	1·599	39,152 31	2·902	535 84		579 65	
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	16,791 79	1·490	21,116 71	2·701	165 81			2,442 24
British Yukon	167,336 17	6·792	38,296 53	10·386	398 27		949 34	2,748 86
Canada & Gulf Terminal	49,663 71	3·546	19,102 99	3·408	402 81			
Canada Southern	10,708,556 58	·683	3,784,273 65	2·512	26,237 88			142,943 77
Canadian Government Railways—								
Intercolonial	12,764,789 40	·616	4,915,286 81	1·727	46,614 37	329,679 09	16,258 40	375,002 08
Prince Edward Island	306,052 91	3·639	174,007 03	1·854	2,932 98		85 65	17,298 33
International of New Brunswick	123,914 99	1·139	37,504 21	2·726	228 05			1,385 28
St. John & Quebec	64,419 40	1·932	30,579 63	2·491	227 90			2,185 92
Transcontinental	7,633,336 91	·517	1,057,635 97	1·831	4,859 66	45,250 48		26,661 98
Canadian Northern System	31,689,878 08	·757	7,312,583 35	2·243	54,045 91	281,790 77	17,764 44	245,685 57
Canadian Pacific	101,003,817 08	·728	32,431,375 59	2·134	347,550 82	2,345,582 36	117,959 39	1,584,883 58
Cape Breton	5,642 64	2·871	8,301 71	2·940	70 75			
Caraquet & Gulf Shore	83,866 93	4·360	18,188 87	3·038				3,225 03
Central Canada	11,628 90	1·792	9,373 04	3·206	57 91	526 37		403 52
Central Vermont	207,046 39	1·338	100,537 13	2·715	918 96		415 83	7,098 73
Crow's Nest Southern	76,490 84	·948	11,882 29	3·522	95 94			1,288 80
Cumberland	103,554 77	3·933	14,142 57	2·667	307 40			966 03
Dominion Atlantic	714,622 51	2·309	399,151 90	2·272	3,426 36		6,144 00	24,174 64
Eastern British Columbia	38,500 82	2·268	1,803 60	5·478				275 00
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	411,702 89	1·461	201,453 23	3·464	938 91	14,895 78		3,355 46
Elgin & Havelock	14,696 79	11·371	1,306 01	1·442				54 00
Essex Terminal	85,838 71	5·022						
Esquimalt & Nanaimo	532,018 71	2·817	226,808 09	2·910	2,042 60		5,372 00	10,068 26
Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co.	139,458 76	1·788	10,558 62	2·784				823 68
Grand Trunk System	35,221,231 25	·777	10,938,194 96	1·924	64,048 18		90,500 62	533,099 79
Grand Trunk Pacific	5,775,464 95	·708	1,196,116 89	2·227	8,934 60	130,991 35	295 38	127,968 42
Grand Trunk Pacific Branch Lines	1,321,720 33	1·149	369,964 27	2·471	2,741 08	3,810 66	979 42	19,009 84

Hereford	44,205 63	1·356	20,422 87	4·594	141 85			2,982 12
Kent Northern	19,385 34		8,359 83		258 48			722 84
Kettle Valley	331,217 32	1·549	189,415 91	2·901	2,267 90	16,576 54		8,916 48
Lotbinière & Megantic	35,324 22	3·966	4,423 73	2·811				1,744 05
Maine Central	7,171 76	·637	12,702 10	2·492	46 46			138 94
Manitoba Great Northern	16,780 95	·909	4,178 66	2·811	33 07			283 28
Maritime Coal, Railway & Power Co	99,129 47	3·442	5,898 34	3·298	72 50			500 68
Massawippi Valley	147,178 83	·886	64,581 50	2·753	398 90			3,191 02
Midland of Manitoba	127,141 42	1·025	90,066 91	2·483	815 93	6,110 52	977 26	8,795 48
Moncton & Buctouche	21,147 11	5·176	11,463 31	2·400	13 65			785 92
Montreal & Atlantic	1,160,435 01	1·173	197,964 97	2·438	1,975 76			12,721 11
Morrissey, Fernie & Michel	78,448 03	2·758	10,856 00	1·694				
Napierville Junction	195,370 63	·806	85,771 37	3·036	684 55			588 40
Nelson & Fort Sheppard	28,859 74	2·651	19,238 62	3·315	153 54		6 76	1,510 20
New Brunswick Coal & Railway Co	38,301 96	5·679	16,217 12	2·598				1,202 56
New Westminster Southern	4,394 70	3·202	387 22	2·729	3 12			
Ottawa & New York	160,154 74	·614	86,432 22	2·609	655 90			4,837 24
Pere Marquette	3,091,880 85	·577	99,279 84	2·512	1,111 57			10,896 72
Quebec Central	1,409,443 62	1·490	446,647 68	2·300	4,164 73			27,736 70
Quebec, Montreal & Southern	467,522 19	1·276	149,982 84	2·669	1,054 52			5,187 59
Quebec Oriental	224,850 79	1·312	65,929 55	2·899	313 71		938 40	3,988 35
Quebec Railway, Light & Power Co	114,124 06	3·363	4,239 59	1·525				
Red Mountain	7,786 05	3·574	1,581 12	2·725	12 41			296 00
Roberval—Saguenay	103,565 12	1·808	17,115 05	2·823	123 81			
Rutland & Noyan	7,682 36	·694	2,893 17	2·844				21 84
Salisbury & Albert	36,167 73	3·034	6,576 83	2·673	81 81			2,527 20
St. Lawrence & Adirondack	1,081,511 99	1·078	219,434 44	1·697	828 24		Dr. 36 44	9,923 08
St. Martins	10,866 83	6·515	2,998 70	2·626				615 22
Sydney & Louisburg	827,998 87	1·590	52,143 42	2·588	481 45			1,012 00
Temiscouata	224,948 22	2·521	52,990 86	2·880	865 84			6,318 18
Temiskaming & Northern Ontario	1,756,737 75	·810	667,643 68	2·470	5,025 83		435 45	20,478 56
Thousand Islands	29,145 88	11·834	8,109 26	3·370	171 66			1,014 92
Toronto, Hamilton & Buffalo	1,851,697 73	1·370	423,774 13	2·584	2,124 32			3,828 35
Vancouver, Victoria & Eastern	381,641 50	1·250	113,167 85	2·795	877 63	4,547 02	2,950 84	11,415 10
Victoria & Sydney, B.C	10,987 10	6·080	17,195 86	2·531				396 10
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	725 43	6·120	1,257 06	2·483				25 29
Wabash (in Canada)	3,061,457 89	·494	369,805 82	1·361	2,582 47			
York & Carleton	7,783 58		1,557 30					32 00
Final total	228,244,416 07		67,089,362 62		595,790 35	3,179,760 94	262,576 39	3,288,733 75

TABLE 5.—Earnings and Income for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

TABLEAU 5.—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Revenue from Transportation—Rail Line—*Continued*—Recettes provenant du service des transports—Par rails—*Suite.*							
	Express. — Messagerie.	Other Passenger Train. — Autres trains voyageurs.	Milk. — Service du lait.	Switching. — Aiguillage.	Special Service Train. — Service spécial de trains.	Other Freight Train. — Autres trains. marchandises.	Water Transfer Other. — Transport par eau.	Total. — Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central & Hudson Bay	4,145 27			153,551 83	970 20	4,457 50		1,078,236 51
Algoma Eastern	8,268 81			24,167 83				821,117 85
Alberta & Great Waterways	3,036 84							78,575 71
Atlantic, Quebec & Western	2,490 77							182,304 34
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	2,198 74	16 53		6,501 84				49,233 66
British Yukon	2,647 55				190 00			212,566 72
Canada & Gulf Terminal	1,057 53							70,227 04
Canada Southern	341,056 86	28,220 51	1,685 45	62,907 75	1,000 13	6 00		15,096,888 58
Canadian Government Railways—								
Intercolonial	676,167 60		35,449 30	80,797 82	23,201 73	598 57		19,263,845 17
Prince Edward Island	14,433 93			308 70	3,465 52			518,585 05
International of New Brunswick	791 69			983 19	111 10			164,918 51
St. John & Quebec	909 68							98,322 53
Transcontinental	60,476 40		1,161 79	51,227 70	545 49	115 00		8,881,271 38
Canadian Northern System	1,391,958 41	14,433 60	67,141 83	680,145 30	13,305 87	250 00		41,768,983 13
Canadian Pacific	4,544,769 12	6,884 54	213,088 68	691,710 49	16,918 49	10,721 77		143,315,261 91
Cape Breton	604 14							14,619 24
Caraquet & Gulf Shore	544 45							105,825 28
Central Canada	619 79							22,609 53
Central Vermont	18,699 56	4 53	511 77	7,533 61				342,766 51
Crow's Nest Southern	1,686 22	9 38						91,453 47
Cumberland	3,758 73							122,729 50
Dominion Atlantic	38,400 00	257 26	3,973 78	2,201 09	719 00	178 33		1,193,248 87
Eastern British Columbia								40,579 42
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	13,248 67	53 05		1,518 72				647,166 71
Elgin & Havelock								16,056 80
Essex Terminal				2,000 04		4,753 41		92,592 16
Esquimalt & Nanaimo	16,467 30		5,123 77	140 50				798,041 23
Fredericton & Grand Lake Coal & Railway								150,841 06
Grand Trunk System	1,752,474 51	12,452 98	192,501 24	784,509 95	18,383 17			49,607,396 65
Grand Trunk Pacific	358,344 87	328 15	1,774 94	20,365 78				[illegible]7,620,585 33
Grand Trunk Pacific Branch Lines	70,025 74		1,450 67	12,330 04				[illegible]1,802,032 05

Hereford	592 00		134 06	29 38				68,507 91
Kent Northern	2,002 89							30,729 38
Kettle Valley	17,401 40			5,745 70	8,530 20	11,878 44		591,949 89
Lotbiniere & Megantic								41,492 00
Maine Central	809 44							20,868 70
Manitoba Great Northern	493 21	3 53		873 57				22,646 27
Maritime Coal, Railway & Power Co	660 88			872 00				107,133 87
Massawippi Valley	999 96			1,431 36				217,781 57
Midland of Manitoba	18,765 13	73 30		6,785 23		26 92		259,558 10
Moncton & Buctouche	232 18		75 10					33,717 27
Montreal & Atlantic	18,521 90	25 00	3,196 57	7,698 59		3,710 00		1,406,248 91
Morrissey, Fernie & Michel				5,242 40		224 21		94,770 64
Napierville Junction	9,131 80	60	565 76	27 29				292,140 40
Nelson & Fort Sheppard	2,265 93	13 89						52,048 68
New Brunswick Coal & Railway Co	1,417 11							57,138 75
New Westminster Southern	219 00	63						5,004 67
Ottawa & New York	23,330 46	22 08	3,025 67	344 10	122 89			278,925 30
Pere Marquette	26,956 73	17 46	2,304 79	29,583 79			1,529 61	3,263,561 36
Quebec Central	33,917 98							1,921,910 71
Quebec, Montreal & Southern	15,242 20	157 80	142 88	1,531 59				640,821 61
Quebec Oriental	5,588 33							301,609 13
Quebec Railway, Light & Power Co				2,184 37	110 00			120,658 02
Red Mountain	930 28	1 28		1,104 00				11,711 14
Roberval—Saguenay	1,485 49	154 70		58,676 80				181,120 97
Rutland & Noyan	59 63							10,657 00
Salisbury & Albert	466 19							45,819 76
St. Lawrence & Adirondack	20,530 31	543 49	14,867 21	295 32	496 80			1,348,394 44
St. Martins	93 96							14,574 71
Sydney & Louisburg	2,862 33			14,923 53	312 50			899,734 10
Temiscouata	3,081 43			3,896 29				292,100 82
Temiskaming & Northern Ontario	70,828 11		157 79	9,199 17	975 00			2,531,481 34
Thousand Islands	4,644 33			49 25				43,135 30
Toronto, Hamilton & Buffalo	56,154 55	247 91		135,792 91	119 70			2,473,739 60
Vancouver, Victoria & Eastern	24,338 59	86 63		47,860 79	200 00			587,085 95
Victoria & Sidney, B.C			1,613 14	667 96				30,860 16
Victoria Terminal Railway & Ferry Co			151 97					2,159 75
Wabash (in Canada)	131,003 94	15 83	317 92	34 80				3,565,218 67
York & Carleton	272 44							9,645 32
Final total	9,824,583 29	64,024 66	550,416 08	2,917,752 37	89,677 79	36,920 15	1,529 61	316,145,544 07

TABLE 5.—Earnings and Income for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

TABLEAU 5.—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Name of Railway — Nom du chemin de fer.	Revenue from Transportation—Water Line.—Revenu du transport—Par eau.						
	Freight. — Marchandises.	Passenger. — Voyageurs.	Excess Baggage. — Excédent de bagage.	Mail. — Postes.	Express. — Messagerie.	Other. — Autres.	Total. —
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central & Hudson Bay	614,300 26						614,300 26
Algoma Eastern							
Alberta Great Waterways							
Atlantic, Quebec & Western							
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay							
British Yukon							
Canada & Gulf Terminal							
Canada Southern							
Canadian Government Railways—							
Intercolonial	374,441 50						374,441 50
Prince Edward Island	70,075 34	39,891 26	361 90	1,812 60	8,162 19	Dr. 2 08	120,301 21
International of New Brunswick							
New Brunswick & Prince Edward Island							
St. John & Quebec							
Transcontinental							
Canadian Northern System	29,200 29	41,771 64	0 50		5,996 62	Dr. 141,023 31	Dr 64,054 26
Canadian Pacific	1,178,084 74	350,874 60	2,633 31	18,752 10	11,417 84	1,275 92	1,563,038 51
Cape Breton							
Caraquet & Gulf Shore							
Central Canada							
Central Vermont							
Crow's Nest Southern							
Cumberland							
Dominion Atlantic							
Eastern British Columbia							
Edmonton, Dunvegan & British Columbia							
Elgin & Havelock							
Essex Terminal							
Esquimalt & Nanaimo							
Fredericton & Grand Lake Coal and Railway Co.							
Grand Trunk System							
Grand Trunk Pacific							
Grand Trunk Pacific Branch Lines							
Hereford							

Kent Northern							
Kettle Valley							
Lotbinière & Megantic							
Maine Central							
Manitoba & Great Northern							
Maritime Coal, Railway & Power Co							
Massawippi Valley							
Midland of Manitoba							
Moncton & Buctouche							
Montreal & Atlantic							
Morrissey, Fernie & Michel							
Napierville Junction							
Nelson & Fort Sheppard							
New Brunswick Coal & Railway Co							
New Westminster Southern							
Northern New Brunswick & Seaboard							
North Shore							
Ottawa & New York							
Pacific Great Eastern							
Père Marquette							
Quebec Central							
Quebec, Montreal & Southern							
Quebec Oriental							
Quebec Railway, Light & Power Co							
Red Mountain							
Roberval Saguenay							
Rutland & Noyan							
Salisbury & Albert							
St. Lawrence & Adirondack							
St. Martins							
Sydney & Louisburg							
Temiscouata							
Temiskaming & Northern Ontario							
Thousand Islands							
Toronto, Hamilton & Buffalo							
Vancouver, Victoria & Eastern							
Victoria & Sidney, B.C							
Victoria Terminal Railway & Ferry Co							
Wabash (in Canada)							
York & Carleton							
Final total	2,266,102 13	432,537 50	2,995 71	20,564 70	25,576 65	Dr. 139,749 47	2,608,027 22

TABLE 5.—Earnings and Income for the year ending June 30, 1918.—*Continued.*

TABLEAU 5.—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Incidental.—Dépenses incidentes. Dining and Buffet. — Réfectoire et buffet.	Hotel and Restaurant. — Hôtel et restaurant.	Station, Train, Boat Privileges. Privilèges de gares, trains et bateaux.	Parcel Room. Salle des colis.	Storage Freight. Emmagasinage de marchandises.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central & Hudson Bay					16,871 62
Algoma Eastern			10 00		13,101 15
Alberta Great Waterways			600 00		24 79
Atlantic, Quebec & Western					
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay				0 40	63 02
British Yukon					16 90
Canada & Gulf Terminal					0 65
Canada Southern	155,115 19	27,349 16	4,818 71	5,607 23	1,325 91
Canadian Government Railways—					
Intercolonial	337,342 01	49,770 87	11,592 11		15,925 18
Prince Edward Island	30 61		1,270 75		1,059 32
International of New Brunswick			156 12		61 70
New Brunswick & Prince Edward Island					
St. John & Quebec			45 00		7 83
Transcontinental	21,729 20		3,968 06	1,409 81	5,837 05
Canadian Northern System	276,661 41	143,570 32	7,806 14	12,423 03	37,218 41
Canadian Pacific	1,991,066 28	406,827 78	9,854 79	54,282 70	195,388 41
Cape Breton					
Caraquet & Gulf Shore					
Central Canada					89 70
Central Vermont			4 93	16 40	275 97
Crow's Nest Southern				12 40	1 00
Cumberland					
Dominion Atlantic	1,178 35		900 00		863 94
Eastern British Columbia					
Edmonton, Dunvegan & British Columbia			3,045 83		275 77
Elgin & Havelock					
Essex Terminal					
Esquimalt & Nanaimo			208 60		911 54
Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co					
Grand Trunk System	334,306 60		38,758 42	13,872 42	41,639 04
Grand Trunk Pacific	123,966 75		540 00	651 00	1,893 43
Grand Trunk Pacific and Branch Lines	12,443 55			137 20	702 53

Hereford				8 00	11 67
Kent Northern					24 63
Kettle Valley	8,753 02				79 04
Lotbinière & Megantic					
Maine Central					
Manitoba & Great Northern				0 60	23 89
Maritime Coal, Railway & Power Co					
Massawippi Valley					375 56
Midland of Manitoba	10,487 46		2 97		1,162 80
Moncton & Buctouche					
Montreal & Atlantic					1,288 64
Morrissey, Fernie & Michel					
Napierville Junction					53 36
Nelson & Fort Sheppard	7 98			0 80	2 35
New Brunswick Coal & Railway Co					
New Westminster Southern				1 91	
Northern New Brunswick & Seaboard					
North Shore					
Ottawa & New York			34 32		514 17
Pacific Great Eastern					
Père Marquette	130 98		133 65	1 50	783 39
Quebec Central	7,475 72		4,896 62		1,311 10
Quebec, Montreal & Southern			120 00		845 43
Quebec Oriental					
Quebec Railway, Light & Power Co			61 25	3 62	54 74
Red Mountain				2 40	7 35
Roberval & Saguenay					
Rutland & Noyan					
Salisbury & Albert					
St. Lawrence & Adirondack			347 60		24 23
St. Martins					
Sydney & Louisburg					84 89
Temiscouata			500 00		183 01
Temiskaming & Northern Ontario	14,605 50		7,795 76		1,272 82
Thousand Islands					30 36
Toronto, Hamilton & Buffalo	26,256 43		396 48		968 58
Vancouver, Victoria & Eastern	3,997 57		82 55	48 06 Dr.	92 13
Victoria & Sidney, B.C					1 80
Victoria Terminal Railway & Ferry Co					24 85
Wabash (in Canada)	11,253 73		896 81		181 74
York & Carleton					
Final total	3,336,808 34	627,518 13	98,847 47	88,479 48	342,772 95

TABLE 5.—Earnings and Income for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

TABLEAU 5.—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Incidental—*Continued.*—Dépenses incidentes—*Suite.*				
	Storage Baggage. — Emmagasinage de bagage.	Demurrage. — Surestarie.	Telegraph and Telephone. — Télégraphe et téléphone.	Grain Elevators. — Elévateurs à grains.	Stockyards. — Courts à bestiaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central & Hudson Bay		169,815 57	4,138 25		
Algoma Eastern		5,872 00	811 22		
Alberta & Great Waterways	0 45	141 00	158 95		
Atlantic, Quebec & Western					
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	6 00	321 00	64 44		
British Yukon			534 86		
Canada & Gulf Terminal		613 00			
Canada Southern	3,032 97	39,613 90	230 98		19,892 08
Canadian Government Railways—					
Intercolonial	4,168 67	104,018 85	2 85	32,227 28	
Prince Edward Island	43 96	728 86	140 06		
International of New Brunswick		313 90	442 56		
New Brunswick & Prince Edward Island					
St. John & Quebec		323 00	5 00		
Transcontinental	768 83	13,039 05	12,841 88		
Canadian Northern System	6,622 74	245,071 53	180,608 20	129,878 58	2,508 33
Canadian Pacific	47,237 01	600,517 47		594,530 28	
Cape Breton					
Caraquet & Gulf Shore					
Central Canada	12 90	43 77	174 71		
Central Vermont	1 00	2,787 50			
Crow's Nest Southern	9 65	265 00	298 75		
Cumberland		389 40			
Dominion Atlantic	11 75	7,047 25	1 03		
Eastern British Columbia		153 00	36 25		
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	20 65	1,014 30	3,533 93		
Elgin & Havelock					
Essex Terminal		6,323 00			
Esquimalt & Nanaimo	97 00	4,847 00			
Fredericton & Grand Lake					
Grand Trunk System	18,318 60	499,044 73	2,979 66	131,818 85	
Grand Trunk Pacific	2,153 10	19,083 51			2,458 86

Grand Trunk Pacific Branch Lines	671 10	10,663 15			
Hereford		298 00			
Kent Northern			120 05		
Kettle Valley	45 45	921 00	664 86		
Lotbiniere & Megantic					
Maine Central					
Manitoba Great Northern	1 55	250 00	55 01		
Maritime Coal, Railway & Power					
Massawippi Valley	96 70	1,363 60	553 59		
Midland of Manitoba		5,906 38			
Moncton & Buctouche					
Montreal & Atlantic	21 16	25,785 80			
Morrissey, Fernie & Michel					
Napierville Junction		1,126 00	55 51		
Nelson & Fort Sheppard	46 40	1,166 00	1,891 84		
New Brunswick Coal & Railway Co					
New Westminster Southern	2 35		4 82		
Northern New Brunswick & Seaboard					
North Shore					
Ottawa & New York	1 30	1,032 00	11 93		
Pacific & Great Eastern					
Pere Marquette	9 20	14,806 00	70 00		
Quebec Central	263 88	12,178 00			
Quebec, Montreal & Southern	12 85	3,298 30	573 04		
Quebec Oriental					
Quebec Railway, Light & Power Co					
Red Mountain	6 00	225 00	233 40		
Roberval-Saguenay		19 37	5,463 00		
Rutland & Noyan					
Salisbury & Albert			243 39		
St. Lawrence & Adirondack		14,089 03	8 21		
St. Martins			85 65		
Sydney & Louisburg		2,953 55	112 36		
Temiscouata		5,627 43			
Temiskaming & Northern Ontario	376 40	20,922 00	61,828 32		
Thousand Islands		510 00	554 39		
Toronto, Hamilton & Buffalo	22 60	62,170 75			
Vancouver, Victoria & Eastern	882 58	13,987 09	1,634 64		
Victoria & Sidney, B.C		282 94			
Victoria Terminal Railway & Ferry Co		18 06			
Wabash (in Canada)	87 39	15,624 48			
York & Carleton					
Final total	85,052 19	1,936,611 52	281,167 59	888,454 99	24,859 27

TABLE 5.—Earnings and Income for the year ending June 30, 1918—*Concluded.*

TABLEAU 5.—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Fin.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Incidental—*Concluded.*—Dépenses incidentes—*Fin.*			Joint Facility—Facilités de raccordement.		
	Rents of Buildings and other Property. — Loyers de bâtiments et autres propriétés.	Miscellaneous. — Divers.	Total.	Joint Facility. Cr. — Facilités de raccordement.	Joint Facility. Dr. — Facilités de raccordement.	Total Operating Revenues. — Total des revenus d'exploitation.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central & Hudson Bay	556 66	116,923 57	308,305 67			2,000,842 44
Algoma Eastern		38,246 37	58,040 74			879,158 59
Alberta & Great Waterways	5,718 00	4,887 21	11,530 40	601 08		90,707 19
Atlantic, Quebec & Western						182,304 34
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay		15 22	470 08			49,703 74
British Yukon	1,030 00	1,648 71	3,230 47			215,797 19
Canada & Gulf Terminal		1,499 81	2,113 46			72,340 50
Canada Southern	6,713 13	4,204 54	267,903 80			15,364,792 38
Canadian Government Railways—						
Intercolonial	26,598 62	39,299 65	620,946 09			20,259,232 76
Prince Edward Island	702 70	10,283 34	14,259 60			653,145 86
International of New Brunswick	6 00	36 22	1,016 50			165,935 01
New Brunswick and Prince Edward Island						
St. John & Quebec	10 00	Dr. 29 15	361 68			98,684 21
Transcontinental	17,637 99	17,700 36	94,932 23			8,976,203 61
Canadian Northern System	171,844 52	783,663 04	1,997,876 25	368,539 91	3,519 15	44,067,825 88
Canadian Pacific	946,684 64	563,468 69	5,409,858 05	7,916 34	21,973 16	150,274,101 65
Cape Breton						14,619 24
Caraquet & Gulf Shore						105,825 28
Central Canada		434 40	755 48			23,365 01
Central Vermont	2,530 79	216 00	5,832 41			348,598 92
Crow's Nest Southern	717 33	6 36	1,310 49			92,763 96
Cumberland		6,696 95	7,086 35			129,815 85
Dominion Atlantic	8,828 27	694 52	19,525 11			1,212,773 98
Eastern British Columbia	583 35		772 60			41,352 02
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	3,234 86	4,780 30	15,905 64	1,714 86	601 08	664,186 13
Elgin & Havelock						16,056 80
Essex Terminal	1,015 00	19,256 90	26,594 90			119,187 06
Esquimalt & Nanaimo	17,234 68	485 64	23,784 46			821,825 69
Fredericton & Grand Lake		80 97	80 97			150,922 03
Grand Trunk System	190,633 56	155,699 89	1,427,071 77	5,550 10	73,690 01	50,966,328 51

Grand Trunk Pacific	38,147 93	21,074 66	209,969 24	25,186 88	0 16	7,855,741 29
Grand Trunk Pacific Branch Lines	8,113 09	1,922 68	34,653 30			1,836,685 35
Hereford	202 75	140 00	660 42			69,168 33
Kent Northern		1,190 00	1,334 68			32,064 06
Kettle Valley	1,033 24	4,323 65	15,820 26			607,770 15
Lotbinière & Megantic	15 00		15 00			41,507 00
Maine Central						20,868 70
Manitoba Great Northern		180 88	511 93	0 16		23,158 36
Maritime Coal, Railway & Power	60 00		60 00			107,193 87
Massawippi Valley		272 08	2,661 53			220,443 10
Midland of Manitoba	517 68	5,758 65	23,835 94			283,394 04
Moncton & Buctouche	973 30	96 90	1,070 20			34,787 47
Montreal & Atlantic	2,864 27	9,487 61	39,447 48	17 52		1,445,713 91
Morrissey, Fernie & Michel						94,770 64
Napierville Junction			1,234 87			293,375 27
Nelson & Fort Sheppard		127 11	3,242 48			55,291 16
New Brunswick Coal & Railway Co		1,288 09	1,288 09			58,426 84
New Westminster Southern		Dr. 7 16	1 92			5,006 59
Ottawa & New York		128 16	1,721 88			280,647 18
Pere Marquette	6,392 07	3,314 08	25,637 87			3,289,199 23
Quebec Central	12,031 46	2,490 65	40,647 43			1,962,558 14
Quebec, Montreal & Southern			4,849 62			645,671 23
Quebec Oriental						301,609 13
Quebec, Railway Light & Power Co	38 30	25 58	183 49			120,841 51
Red Mountain		2 04	476 19			12,187 33
Roberval-Saguenay	1,440 67	11,498 73	18,421 77			199,542 74
Rutland & Noyan						10,657 00
Salisbury & Albert	113 05	4,501 61	4,858 05			50,677 81
St. Lawrence & Adirondack	23 00	Dr. 1 75	14,490 32			1,362,884 76
St. Martins			85 65			14,660 36
Sydney & Louisburg		17,828 06	20,978 86			920,712 96
Temiscouata	88 80	2,461 05	8,860 29			300,961 11
Temiskaming & Northern Ontario	8,750 09	4,825 60	120,376 49		747 96	2,651,109 87
Thousand Islands	1,139 07	1,519 11	3,752 93			46,888 23
Toronto, Hamilton & Buffalo	381 03	1,772 90	91,968 77			2,565,708 37
Vancouver, Victoria & Eastern	3,371 60	50,770 38	74,682 34		168 15	661,600 14
Victoria & Sidney, B.C			284 74			31,144 90
Victoria Terminal Railway & Ferry Co			42 91			2,202 66
Wabash (in Canada)	44 36	1,298 02	29,386 53	40,672 81		3,635,278 01
York & Carleton						9,645 32
Final total	1,488,020 86	1,918,485 88	11,117,078 67	450,199 66	100,699 67	330,220,149 95

TABLE 6—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1918.

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Maintenance of Way and Structures.—Entretien des voies et constructions.							
	Superintendence. — Surintendance.	Roadway maintenance. — Entretien des chemins.	Underground Power Tubes. — Conduits souterrains pour force motrice.	Tunnels and Subways. — Tunnels et passages sous voies.	Bridges Trestles, and Culverts. — Ponts, croisillons et ponceaux.	Elevated Structures. — Constructions élevées.	Ties. — Traverses.	Rails. — Rails.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central & Hudson Bay	12,394 06	55,667 23			33,566 12		18,183 53	686 85
Algoma Eastern	6,165 28	18,722 26			4,580 51		6,787 01	47 01
Alberta & Great Waterways	1,609 75	1,609 64			252 81		294 00	454 02
Atlantic, Quebec & Western	1,839 42	31,045 54		845 65	4,057 94		1,180 16	92 86
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	5,188 54	8,488 47			516 51		16,888 57	Cr. 347 01
British Yukon	28 85				2,382 56		1,560 53	289 91
Canada & Gulf Terminal	807 14	7,319 16			58 13		1,440 30	
Canada Southern	97,614 36	158,244 31		39,406 45	41,499 03		261,114 53	39,958 19
Canadian Government Railways—								
Intercolonial	200,278 56	258,944 92		3,882 76	150,153 18		390,934 90	413,572 63
Prince Edward Island	21,317 56	29,151 20			9,704 11		41,190 53	Cr. 5,393 63
International of New Brunswick	6,955 36	10,177 27			1,857 38		9,603 57	500 25
St. John & Quebec	3,920 36	15,765 40			2,108 75		1,731 30	Cr. 303 39
Transcontinental	148,488 11	338,827 38		Cr 666 85	184,413 61		431,459 77	742,483 80
Canadian Northern System	318,935 31	1,177,195 36		4,213 23	542,495 58	8 13	967,767 86	65,893 76
Canadian Pacific	695,767 91	2,230,904 98		56,938 37	887,198 37		2,138,542 90	479,229 30
Cape Breton		4,421 15			1,455 19		1,897 81	
Caraquet & Gulf Shore	1,285 00	7,350 10			1,816 86		6,826 27	
Central Canada	699 19	4,914 08		22 70	717 04		415 00	385 44
Central Vermont	2,930 14	11,348 78			30,087 43		25,932 30	407 29
Crow's Nest Southern	7,247 88	22,336 77			6,313 75		12,017 14	Cr. 14,392 30
Cumberland	1,240 55	14,833 20			816 27		4,768 65	371 25
Dominion Atlantic	9,682 35	27,574 26			10,968 12		36,081 36	24,000 00
Eastern British Columbia	813 54	6,177 42			3,560 87		1,062 25	
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	6,159 17	26,422 37		34 50	3,176 77		6,556 50	2,261 33
Elgin & Havelock	68 40	69 80			519 04			
Essex Terminal		6,936 67					5,739 06	5,343 23
Esquimalt & Nanaimo	10,506 28	40,130 89			19,373 02		14,613 70	Cr. 2,257 02
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.		814 44	914 07		74 08		944 23	
Grand Trunk System	208,354 43	478,563 66			357,581 36		818,146 10	561,072 74

Grand Trunk Pacific	107,430 26	490,538 92		518 19	169,860 47		99,924 57	8,388 21
Grand Trunk Pacific Branch Lines	59,907 69	110,636 65			21,437 10		32,266 77	228 89
Hereford	1,815 84	5,444 17			1,474 16		7,211 83	2,718 45
Kent Northern	1,115 00	2,016 30					696 48	307 68
Kettle Valley	15,406 27	181,047 43		491 53	26,098 17		4,206 64	142 54
Lotbiniere & Megantic		7,765 22			421 65		3,312 87	5 52
Maine Central	45 00	1,072 64			619 56		779 59	
Manitoba Great Northern	6,005 41	6,578 26			1,027 76		15,922 86	2 45
Maritime Coal, Railway & Power Co	969 67	15,476 02			1,262 05		2,506 00	
Massawippi Valley	2,976 04	6,194 11			2,141 83		14,135 41	7,601 42
Midland Railway of Manitoba	3,717 54	269 88			61 80		49 75	109 90
Moncton & Buctouche	498 50	4,822 79			2,175 73		1,009 03	701 78
Montreal & Atlantic	8,236 91	28,063 87			36,173 15		26,343 29	5,193 37
Morrissey, Fernie & Michel		7,784 78					1,565 18	
Napierville Junction	2,192 99	2,141 31			436 06		5,126 60	8,403 22
Nelson & Fort Sheppard	5,079 50	6,982 71			1,978 82		5,431 91	13 73
New Brunswick Coal & Railway Co	780 68	1,144 13			8,763 14		709 94	42 81
New Westminster Southern	1,894 26	3,418 50			240 60		230 16	4 02
Ottawa & New York	3,740 15	8,910 95			5,897 76		5,883 79	1,940 59
Pere Marquette	15,975 52	22,902 60			3,984 14		61,817 01	4,533 61
Quebec Central	9,714 79	122,161 22			6,055 24		34,500 00	24,000 00
Quebec, Montreal & Southern	13,309 22	20,220 69			7,106 45		24,504 65	Cr. 1,237 14
Quebec Oriental	2,176 80	44,563 40			11,745 50		9,488 65	438 80
Quebec Railway, Light & Power Co	397 41	4,871 35			334 67		1,214 52	
Red Mountain	929 64	2,053 86			1,051 60		1,696 94	26 29
Roberval-Saguenay	2,156 41	5,869 49			889 55		1,350 97	
Rutland & Noyan	288 56	526 29			198 13		872 63	Cr. 52 05
Salisbury & Albert	938 60	10,137 80			119 05		3,092 99	189 87
St. Lawrence & Adirondack	2,952 40	11,036 82			7,723 59		26,814 46	Cr. 585 49
St. Martins	118 18	3,238 98			1,106 98		1,298 30	
Sydney & Louisburg	5,370 40	64,917 50			3,144 01		22,180 87	23,674 00
Temiscouata	2,638 12	36,494 32			5,376 49		8,969 53	835 61
Temiskaming & Northern Ontario	24,989 27	57,767 36			10,375 14		25,407 80	39,715 93
Thousand Islands	570 00	1,554 65			85 12		849 04	
Toronto, Hamilton & Buffalo	25,406 62	47,329 30		1,937 55	10,175 83		32,590 38	15,302 95
Vancouver, Victoria & Eastern	35,157 78	64,850 17		906 37	55,485 17		46,112 17	5,857 59
Victoria & Sydney, B.C	571 20	4,249 05			80 59		135 53	39 76
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	26 42	215 59					8 66	14 91
Wabash (in Canada)	367 46							
York & Carleton	0 50	1,479 88					132 60	
Final total	2,136,164 51	6,400,705 67	914 07	108,530 15	2,706,402 35	8 13	5,754,030 20	2,462,924 73

TABLE 6.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Maintenance of Way and Structures—*Continued.*—Entretien des voies et construction—*Suite.*							
	Other Track Material. — Autre matériel des voies ferrées.	Ballast. — Ballast.	Tracklaying and Surfacing. — Passage de voie et nivellement.	Right of way Fences. — Droit de passage clôtures.	Snow and Sand Fences and Snow Sheds. — Abris contre les neiges et les sables.	Crossings and Signs. — Passages à niveau et indicateurs.	Station and Office Buildings. — Edifices de gares et de bureaux.	Roadway Buildings. — Bâtiments sur la voie.
Algoma Central & Hudson Bay	5,044 11	3,790 81	129,665 81	165 71	....	652 01	3,464 07	589 54
Algoma Eastern	10,519 36	6,000 00	46,977 08	442 43	165 32	173 85	1,614 59	2,859 91
Alberta & Great Waterways	132 94	....	8,636 84	84 15	89 05	200 17	126 44	38 11
Atlantic, Quebec & Western	835 51	....	....	702 41	1,549 11	312 28	326 10	775 28
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	76 91	....	15,738 30	1,727 51	671 68	102 78	1,776 25	192 00
British Yukon	264 41	147 06	13,290 14	....	519 04	15 77	....	4,651 40
Canada & Gulf Terminal	99 44	....	....	....	90 17	420 31	....	399 29
Canada Southern	84,626 96	58,048 09	563,543 57	18,746 48	....	16,973 98	27,864 87	3,837 67
Canadian Government Railways—								
Intercolonial	489,273 76	147,351 19	1,170,320 82	48,239 09	2,573 95	41,165 19	256,318 12	10,253 79
Prince Edward Island	5,899 42	6,711 69	60,592 59	10,065 11	1,261 15	704 59	16,423 90	38 48
International of New Brunswick	11,037 91	13,763 23	39,588 42	139 63	91 53	279 36	2,572 43	125 74
St. John & Quebec	2,267 21	268 24	15,272 40	704 37	....	358 79	1,206 80	33 80
Transcontinental	235,089 44	29,802 40	1,009,104 65	8,024 98	2,209 17	9,206 96	92,137 36	17,697 55
Canadian Northern System	210,684 05	56,996 64	2,651,651 70	45,963 27	11,821 27	34,260 36	192,019 91	30,776 56
Canadian Pacific	633,048 05	537,655 73	5,503,383 36	231,123 70	81,769 10	144,044 38	1,074,962 95	124,723 06
Cape Breton	....	....	....	78 71	....	....	270 36	....
Caraquet & Gulf Shore	881 00	10,242 87	....	....	251 60	....	327 10	....
Central Canada	18 84	40 95	8,841 08	11 50	....	113 29	50 18	4 47
Central Vermont	3,945 26	3,715 29	- 36,111 92	4,656 24	180 85	662 45	1,138 41	22 60
Crow's Nest Southern	414 96	....	24,595 12	319 64	8 47	98 32	260 18	57 33
Cumberland	756 59	....	....	....	60 64	806 94	....	795 32
Dominion Atlantic	10,064 21	3,427 38	58,178 10	2,291 53	....	3,774 57	6,788 47	211 91
Eastern British Columbia	168 12	....	....	....	....	....	97 98	33 50
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	1,305 51	2,908 89	93,471 45	226 57	47 04	667 92	1,584 56	329 83
Elgin & Havelock	....	4 50	1,806 61	....	....	....	....	....
Essex Terminal	331 45	274 63	....	....	....	....	....	....
Esquimalt & Nanaimo	3,718 82	Cr. 133 89	38,968 56	1,081 03	....	827 42	5,344 61	427 79
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	1,598 89	....	12,347 00	54 60	162 23	5 66	324 41	1 08
Grand Trunk System	396,600 60	82,581 49	1,708,144 14	106,910 90	26,478 69	163,352 77	307,423 47	20,554 33
Grand Trunk Pacific	60,361 75	49,500 20	694,942 24	5,231 76	260 03	5,890 38	34,404 29	4,053 22

Grand Trunk Pacific Branch Lines	15,471 98	16,844 23	277,535 47	6,033 70	740 32	3,496 47	12,219 15	1,756 69
Hereford	1,781 22	296 11	16,363 57	2,475 07		208 61	1,050 14	212 63
Kent Northern							1,390 12	
Kettle Valley	1,856 18	772 66	21,340 95	1,008 01	624 08		1,659 18	633 48
Lotbiniere & Megantic	154 03					9 13		97 04
Maine Central		56 55	546 25					7 20
Manitoba Great Northern	299 40		26,441 81	169 63	159 41	137 58	108 40	465 73
Maritime Coal, Railway & Power Co.							200 00	
Massawippi Valley	6,618 09		20,059 64	761 61		866 99	873 65	234 72
Midland Railway of Manitoba	142 65	357 78	2,121 39			218 88	371 84	3 07
Moncton & Buctouche		586 30	1,489 73	174 30				
Montreal & Atlantic	10,572 90	4,988 54	70,220 87	8,441 32	2,929 41	2,168 38	18,734 48	78 10
Morrissey, Fernie & Michel	59 91							
Napierville Junction	558 97	923 06	12,803 13	500 48	109 40	577 87	151 69	0 50
Nelson & Fort Sheppard	131 42		13,108 75	62 15	8 25	40 25	151 17	61 54
New Brunswick Coal & Railway Co.	126 91	213 90	12,551 46	30 00		13 89	380 04	36 37
New Westminster Southern	1 80		1,572 39			52 32	5 62	
Ottawa & New York	77 73	3,550 43	21,768 13	2,506 25	59 78	563 81	5,910 76	647 77
Pere Marquette	15,861 73	977 67	65,960 69	5,611 38	45 63	2,958 76	6,881 70	773 93
Quebec Central	4,277 38	22,000 00	21,557 86	3,341 90	484 68	371 32	216 70	3,792 21
Quebec, Montreal & Southern	8,434 12	181 64	48,192 96	3,201 39	5 00	2,959 19	4,807 31	60 43
Quebec Oriental	3,604 51	22,362 37		863 47	2,156 35	662 10	840 45	1,291 71
Quebec Railway, Light & Power Co.	145 70	160 06			30 09	553 12	1,672 78	
Red Mountain	58 43		3,897 91	77 75		26 29	146 63	4 50
Roberval-Saguenay	531 89	2,898 44	3,025 00	6,025 13	623 56	162 44	1,232 54	
Rutland & Noyan	185 02	27 71	1,445 70	57 17	9 48	37 82	232 54	10 56
Salisbury & Albert	572 80	419 30			89 19	2 76	465 90	
St. Lawrence & Adirondack	4,824 65	5,181 85	26,711 71	1,861 53		778 95	3,386 41	584 53
St. Martins	198 30		1,202 83					
Sydney & Louisburg		12,120 00		2,307 60	559 02			4,034 59
Temiscouata	1,897 79			69 86		505 87		1,608 42
Temiskaming & Northern Ontario	28,567 91	870 07	135,206 48	3,629 06	31 93	1,373 08	27,161 64	7,523 42
Thousand Islands	127 30			123 41			1,019 69	
Toronto, Hamilton & Buffalo	15,347 76	10,150 07	88,791 29	10,347 78	69 14	3,946 51	19,106 07	319 84
Vancouver, Victoria & Eastern	5,616 54	3,983 30	131,365 05	1,073 53	5 35	2,580 71	10,121 04	635 41
Victoria & Sydney, B.C.	5 05		155 78			39 77	376 57	6 58
Victoria Terminal Railway & Ferry Co.	0 44			2 72		6 01	61 47	
Wabash (in Canada)	46 36		8 80				235 90	
York & Carleton	55 67		199 23					
Final total	2,297,277 12	1,123,019 43	14,930,816 73	547,747 52	139,000 16	450,389 39	2,149,999 39	248,364 53

TABLE 6.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin, 1918—*Suite.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Maintenance of Way of Structures—*Continued.*—Entretien des voies et constructions—*Suite.*							
	Water Stations. — Stations pour eau.	Fuel Stations. — Stations pour combustible.	Shops and Enginehouses — Ateliers et abris de machines.	Grain Elevators. — Elévateurs à grain.	Storage Warehouses. — Entrepôts d'emmagasinage.	Wharves and Docks. — Quais et docks.	Coal and Ore Wharves. — Quais à houille et minerai.	Gas-producing Plants. — Matériel pour production du gaz.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central & Hudson Bay	4,274 30	841 32	4,687 51				31,328 66	
Algoma Eastern	597 70	94 32	1,167 07				14,499 95	
Alberta & Great Waterways	781 97							
Atlantic, Quebec & Western								
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	892 83	8 05	506 74					
British Yukon						297 66		
Canada & Gulf Terminal								
Canada Southern	17,110 74	4,785 43	29,344 46			973 61		
Canadian Government Railways—								
Intercolonial	36,504 90	27,340 00	149,889 12	3,625 00	121 78	97,498 26		1,326 83
Prince Edward Island	2,371 10	7,578 31	2,498 11			2,785 20		
International of New Brunswick	1,715 70	305 68	191 18					
St. John & Quebec	556 96		177 84					
Transcontinental	50,926 06	10,737 53	89,712 99	3,066 07		10 15		
Canadian Northern System	174,829 16	27,905 46	133,009 65	Cr. 5 23		4,849 97	732 26	148 75
Canadian Pacific	464,695 79	187,807 68	701,168 70	79,990 92	2,876 96	70,401 81	87,262 99	
Cape Breton								
Caraquet & Gulf Shore								
Central Canada	680 72							
Central Vermont	1,064 95	165 41	843 18			1 42		
Crow's Nest Southern	713 67	45 28	317 18					
Cumberland			868 78					
Dominion Atlantic	1,526 19	2,937 21	4,602 99			3,700 08		
Eastern British Columbia	52 95		186 32					
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	3,896 17	2 40	1,797 69					
Elgin & Havelock								
Essex Terminal								
Esquimalt & Nanaimo	685 25	1,701 66	1,471 22			84 38		
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	334 34		2 05					
Grand Trunk System	62,764 46	41,814 04	426,194 88	12,821 19		7,589 18	558 25	
Grand Trunk Pacific	37,196 74	6,325 46	51,233 62			12,789 31		
Grand Trunk Pacific Branch Lines	9,947 73	Cr. 610 79	12,167 25					

Hereford	281 47	41 09	446 08					
Kent Northern			558 16		319 84			
Kettle Valley	2,567 76	311 03	619 07			725 46		
Lotbiniere & Megantic								
Maine Central								
Manitoba Great Northern	414 40	30 69	160 93					
Maritime Coal, Railway & Power Co			722 75					
Massawippi Valley	635 78	52 37	358 87					
Midland Railway of Manitoba	120 36	141 12	618 39					
Moncton & Buctouche								
Montreal & Atlantic	4,107 97	2,248 79	3,823 18		548 16			
Morrissey, Fernie & Michel								
Napierville Junction	744 48							
Nelson & Fort Sheppard	193 97	0 12	0 59					
New Brunswick Coal & Railway Co			373 39					
New Westminster Southern	0 36	0 46	1 72					
Ottawa & New York	1,988 53	7,934 29	738 87					
Pere Marquette	3,257 30	264 34	6,636 96			548 87		
Quebec Central	270 87	325 05	541 74			270 87		
Quebec, Montreal & Southern	5,316 94	706 96	2,974 42					
Quebec Oriental								
Quebec Railway, Light & Power Co								
Red Mountain	43 64	0 02	0 72					
Roberval-Saguenay	51 22							
Rutland & Noyan	68 93	32 41	210 85			9 49		
Salisbury & Albert								
St. Lawrence & Adirondack	1,508 27	1,326 44	2,985 30					
St. Martins								
Sydney & Louisburg		328 16	758 78					
Temiscouata								
Temiskaming & Northern Ontario	13,764 45	1,557 34	15,230 18					
Thousand Islands						13 25		
Toronto, Hamilton & Buffalo	2,540 22	547 09	17,994 34		512 72			
Vancouver, Victoria & Eastern	2,027 09	222 74	440 92			3,446 06		
Victoria & Sydney, B.C.						47 30		
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	0 42							
Wabash (in Canada)			753 83			Cr. 355 37		
York & Carleton			15 75					
Final total	914,024 81	335,854 96	1,669,004 32	99,497 95	4,379 46	205,686 96	134,382 11	1,475 58

TABLE 6.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Maintenance of Way and Structures—*Continued.*—Entretien des voies et constructions—*Suite.*							
	Telegraph and Telephone Lines. — Lignes de télégraphe et de téléphone.	Signals and Interlockers. — Signaux et aiguillage à enclenchement.	Power Transmission System. — Fonct. de transmission de force motrice.	Miscellaneous Structures. — Diverses constructions.	Paving. — Pavage.	Roadway Machines. — Machines pour voies.	Small Tools and Supplies. — Menus outils et fournitures.	Removing Snow, Ice and Sand. — Enlèvement de neige, glace et sable.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central & Hudson Bay	6,924 41	1,113 30		808 98		2,642 36	3,137 44	23,453 11
Algoma Eastern	1,792 40	29 76		27 06		299 06	1,850 30	12,872 80
Alberta & Great Waterways	642 81					1,011 55	1,169 56	691 05
Atlantic, Quebec & Western	143 92						1,336 15	4,338 95
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	222 24	1,275 12				237 00	1,101 20	3,790 28
British Yukon	435 61						625 79	9,961 94
Canada & Gulf Terminal	180 84						358 94	946 15
Canada Southern	10,871 75	65,479 14	10,225 30	118 26		7,128 83	21,960 69	74,260 39
Canadian Government Railways—								
Intercolonial	30,728 52	28,186 41	7,153 77	174 75	163 91	9,553 60	46,744 96	468,237 89
Prince Edward Island	1,477 97	958 47	166 14			1,448 53	5,033 37	86,198 60
International of New Brunswick	2,911 03	146 58				610 60	1,385 93	7,846 63
St. John & Quebec	516 20	118 30				414 34	460 43	8,004 29
Transcontinental	40,218 81	4,685 75	1,766 07			17,722 63	35,614 71	237,854 87
Canadian Northern System	138,060 87	25,945 47	10,142 26	6,938 25	2,277 41	29,787 29	99,744 40	479,628 73
Canadian Pacific	346,507 04	169,069 74		62,241 69	2,807 18	58,330 18	212,910 15	1,431,785 50
Cape Breton								1,669 87
Caraquet & Gulf Shore								4,237 00
Central Canada	520 61					8 65	176 54	1,298 06
Central Vermont	792 72	35 80				119 57	1,056 56	17,266 47
Crow's Nest Southern	695 91	78 64		5 01		313 70	712 42	5,508 19
Cumberland	55 26						207 79	6,115 37
Dominion Atlantic	303 83	75 43		108 25		987 83	1,301 60	9,440 06
Eastern British Columbia	58 12			565 11		500 24	278 86	1,854 10
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	4,152 13	62 16		29 89		2,460 12	5,201 89	7,620 67
Elgin & Havelock								
Essex Terminal		92 65		186 08			58 50	347 70
Esquimalt & Nanaimo	16 81	54 22			36 20	1,067 28	1,283 42	633 13
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	117 58					85 48	273 37	1,694 74
Grand Trunk System	23,574 50	55,876 15	727 50	28,517 30	Cr. 727 73	8,056 56	58,615 81	503,379 56

Grand Trunk Pacific	23,139 55	3,123 81		420 12		11,884 57	43,919 56	107,353 06
Grand Trunk Pacific Branch Lines	2,163 90	2,899 88				2,432 49	27,315 39	52,913 92
Hereford	0 52	156 20				132 62	417 58	6,909 98
Kent Northern							40 70	
Kettle Valley	4,353 45	311 52		55 51		3,431 46	4,125 38	44,653 71
Lotbiniere & Megantic	9 29						75 06	214 30
Maine Central								1 21
Manitoba Great Northern	221 35	3,252 78				391 00	1,094 45	2,891 59
Maritime Coal, Railway & Power Co								468 13
Massawippi Valley	152 85	24 49				344 54	1,215 31	4,394 20
Midland Railway of Manitoba	148 84			3 00	8 35	50 89	86 39	803 10
Moncton & Buctouche							52 88	18,541 44
Montreal & Atlantic	5,867 84	864 91		218 36		1,571 53	2,606 90	35,278 53
Morrissey, Fernie & Michel								1,813 90
Napierville Junction	97 91	48 35				6 60	417 81	6,923 37
Nelson & Fort Sheppard	211 40	101 66				115 79	358 05	3,465 20
New Brunswick Coal & Railway Co	49 24					33 20	425 72	1,301 75
New Westminster Southern		24 76				55 04	52 05	14 73
Ottawa & New York	109 21	4,405 71				179 85	1,043 62	5,896 53
Pere Marquette	989 44	2,759 26	91 36			991 98	1,836 70	17,070 77
Quebec Central						1,721 31	2,581 96	13,999 32
Quebec, Montreal & Southern	277 68	1,380 05			430 15	611 81	2,182 50	25,552 53
Quebec Oriental	434 98						1,342 63	4,116 20
Quebec Railway, Light & Power Co	108 51	94 47					161 87	3,033 16
Red Mountain	103 10	17 88				23 27	27 24	1,295 31
Roberval-Saguenay	146 19	5 28	2,901 59				307 12	4,369 87
Rutland & Noyan	7 82	18 78				17 73	58 63	415 34
Salisbury & Albert	200 08						180 00	2,656 70
St. Lawrence & Adirondack	130 90	1,728 09				318 58	927 80	6,262 86
St. Martins								
Sydney & Louisburg	952 62						1,326 40	19,137 78
Temiscouata							538 45	3,654 01
Temiskaming & Northern Ontario	4,115 30	33 13	207 85	1,987 70		5,236 51	4,646 28	60,173 85
Thousand Islands							63 25	654 45
Toronto, Hamilton & Buffalo	1,865 08	21,308 29		395 84		1,408 96	4,541 03	18,525 96
Vancouver, Victoria & Eastern	5,821 68	2,960 74				2,275 22	2,502 01	4,717 09
Victoria & Sydney, B.C	7 05						8 74	
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	12 90						0 54	
Wabash (in Canada)		1 56						
York & Carleton							13 91	92 50
Final total	663,620 57	398,804 75	33,381 84	102,800 53	4,995 47	176,020 35	609,094 69	3,890,502 45

TABLE 6.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Maintenance of Way and Structures—*Concluded.*—Entretien des voies et constructions—*Fin.*							
	Assessments for Public Improvements — Taxes pour améliorations publiques.	Injuries to Persons. — Blessures à la personne.	Insurance. — Assurances.	Stationery and Printing. — Papeterie et impressions.	Other Expenses. — Autres dépenses.	Maintaining Joint Tracks, Yards and other Facilities-Dr. — Entretien du matériel de raccord, aux terminus. Dt.	Maintaining Joint Tracks, Yards and other Facilities-Cr. — Entretien du matériel de raccord, aux terminus. Av.	Total Maintenance of Way and Structures. — Total de l'entretien du matériel des voies et constructions.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central & Hudson Bay		804 34	12,234 08	402 07				356,521 73
Algoma Eastern		2 50	3,352 06	185 44		1,400 00		143,225 03
Alberta & Great Waterways		7 50	242 54		59 86	2,574 28		20,709 04
Atlantic, Quebec & Western					783 90			50,165 18
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay		81 59	361 61	214 85	173 11			59,885 13
British Yukon		1,301 10			129 91			35,901 68
Canada & Gulf Terminal				9 68				12,129 55
Canada Southern	108 60	5,811 04	3,769 16	3,361 31		89,160 00	104,788 13	1,651,159 07
Canadian Government Railways—								
Intercolonial		4,387 68	302 09	17,567 98	553 71	84,482 56	12,942 71	4,584,863 87
Prince Edward Island		44 73		2,428 68				310,655 91
International of New Brunswick						600 00		112,405 41
St. John & Quebec				52 36		200 00		53,834 81
Transcontinental		418 34	8,689 43	11,792 78	12 80	18,956 34	14,504 12	3,765,959 55
Canadian Northern System	40 65	14,034 25	178,358 10	10,702 60	7,167 48	63,373 88	44,874 27	7,673,480 38
Canadian Pacific	45,114 31	73,902 33		13,198 44	4,805 91	280,844 49	83,503 91	19,031,500 71
Cape Breton					17 50			9,810 59
Caraquet & Gulf Shore				199 00	376 35			33,793 15
Central Canada			301 95	5 75				19,226 04
Central Vermont	2 00	1,874 50	239 80	75 57	7 42	256 33		144,940 66
Crow's Nest Southern		17 20	1,518 85	229 62	702 58	99 00		70,233 61
Cumberland				30 75	2 61			31,729 97
Dominion Atlantic				149 81	678 35			218,853 89
Eastern British Columbia					13 66			15,423 04
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	139 53	8 07	3,654 76	50 34	1 50	9,239 35	2,714 32	180,754 76
Elgin & Havelock					7,099 71			9,568 06
Essex Terminal								19,309 97
Esquimalt & Nanaimo		20 56		116 81	10 00			139,782 15

Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.								19,748 25
Grand Trunk System		15,151 77	44,066 91	8,357 18	1,901 07	58,882 85	528,241 44	6,065,644 67
Grand Trunk Pacific		8,557 34	34,354 99	4,233 67	1,685 55	19,249 07	562 06	2,096,208 85
Grand Trunk Pacific Branch Lines		268 08	9,200 17	1,514 26	0 45	16 17		668,804 01
Hereford			247 82	143 66	2 85	288 05		50,119 72
Kent Northern					500 00			6,944 28
Kettle Valley			3,051 89	514 05	0 46	2,420 68	50,431 32	271,997 28
Lotbiniere & Megantic							240 00	11,824 11
Maine Central				11 17				3,139 17
Manitoba Great Northern		66 58	411 74	255 82	207 39	112 03		66,829 45
Maritime Coal, Railway & Power Co.						360 00		21,964 62
Massawippi Valley		320 68	310 58	16 48		932 15	20 78	71,201 03
Midland Railway of Manitoba		107 00	618 24	59 53	84 77	42,958 64		53,233 10
Moncton & Buctouche								30,061 48
Montreal & Atlantic	9 80	857 74		570 92		2,578 72	46 56	283,251 38
Morrissey, Fernie & Michel					857 04		99 00	11,981 81
Napierville Junction		2 25	59 04	24 30	13 30	5,833 17	233 30	47,862 56
Nelson & Fort Sheppard		13 06	591 17	173 89	417 35	2,821 70		41,514 15
New Brunswick Coal & Railway Co.								26,976 57
New Westminster Southern		2 04	119 83	43 23	203 96			7,937 85
Ottawa & New York		6 26		17 84	59 10	1,994 33		85,832 04
Pere Marquette	852 83	656 23	1,385 54	780 32	18 00	112,905 81	3,378 66	355,951 42
Quebec Central		578 05	1,440 00	187 61	5 00	720 00		275,115 08
Quebec, Montreal & Southern	13 54	149 78	853 50	355 28	15 87	1,243 55	1,674 20	172,136 27
Quebec Oriental					832 80			106,920 72
Quebec Railway, Light & Power Co.				13 67		329 37		13,120 75
Red Mountain		20 88	202 08	26 87	75 67			11,806 52
Roberval-Saguenay				12 00	22 63			32,581 32
Rutland & Noyan		12 36	32 99	16 59		58 33	170 68	4,629 13
Salisbury & Albert		4 50						19,069 54
St. Lawrence & Adirondack		5 93	3 50	Cr. 9 41	25 01	14,621 91		121,106 59
St. Martins								7,163 57
Sydney & Louisburg					1,578 15			162,389 88
Temiscouata		13 25		7 32				62,608 94
Temiskaming & Northern Ontario		734 03	3,496 99	809 24	22 00	2,337 00	14,077 48	462,892 83
Thousand Islands								5,060 16
Toronto, Hamilton & Buffalo	290 26	1,300 03	713 06	1,521 19	8,170 40	8,586 31	53,475 60	317,566 27
Vancouver, Victoria & Eastern	4 71	94 51	5,521 28	1,058 01	4,019 08	58,789 74	36,828 10	420,822 96
Victoria & Sydney, B.C.								5,722 97
Victoria Terminal Railway & Ferry Co.								350 08
Wabash (in Canada)		192 64	36 52	15 30		355,650 35		356,953 35
York & Carleton								1,990 04
Final total	46,576 23	131,830 72	319,742 27	81,503 83	43,314 26	1,244,876 16	952,806 64	51,614,857 71

TABLE 6.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Maintenance of Equipment.—Entretien du matériel.							
	Superintendence. — Surintendance	Shop Machinery. — Atelier des machines.	Power Plant Machinery. — Force motrice pour les machines.	Power Sub-station Apparatus. — Appareils de force motrice pour station intermédiaire.	Steam Locomotives. Repairs. — Locomotives à vapeur. Réparations.	Steam Locomotives. Renewals. — Locomotives à vapeur. Renouvellements.	Freight-train Cars—Repairs. — Wagons pour trains à marchandises. Réparations.	Freight-train Cars—Renewals. — Wagons pour trains à marchandises. Renouvellements.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central & Hudson Bay	8,574 04	7,799 43			76,589 53		97,336 71	
Algoma Eastern	6,247 17	2,200 86			44,578 01		53,284 24	
Alberta & Great Waterways	209 08				6,331 41		7,109 70	
Atlantic, Quebec & Western		375 19			19,788 68		1,026 40	
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	750 36	588 63	41 79		5,028 87		2,055 26	
British Yukon	980 38	299 44			5,947 80		2,582 59	
Canada & Gulf Terminal	843 66				10,395 70		67 48	
Canada Southern	74,742 32	26,803 57	878 76	8,208 55	879,370 75	102,791 79	462,568 54	161,342 68
Canadian Government Railways—								
Intercolonial	108,038 36	102,652 15	22,841 20		1,637,533 07		1,102,392 39	
Prince Edward Island	4,373 90	4,178 26	939 43		52,581 20		14,451 26	
International of New Brunswick	2,135 82	2,056 28	451 53		15,627 34		11,500 49	
St. John & Quebec	300 00				5,741 86		197 76	
Transcontinental	64,496 02	71,108 55	14,199 57		921,952 43		744,926 34	
Canadian Northern System	241,527 39	193,404 52	1,617 33	359 31	2,642,062 18		2,469,273 53	
Canadian Pacific	381,622 84	814,427 05			7,039,645 84	1,368,132 80	6,676,771 28	1,935,619 31
Cape Breton					450 05	26 30	584 40	
Caraquet & Gulf Shore	1,295 00	982 87			8,514 27		3,489 63	
Central Canada	112 50				2,200 54		528 65	
Central Vermont	1,468 71	9 45			16,522 68		10,072 66	
Crow's Nest Southern	912 76	690 24	45 10		10,720 64		13,599 97	
Cumberland	1,033 07				11,036 95		2,548 95	
Dominion Atlantic	3,672 70	1,362 23			43,988 66	12,000 00	15,291 99	
Eastern British Columbia		280 59			3,476 62		1,667 69	
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	3,776 07	2,553 50			28,722 94		19,812 16	2,088 55
Elgin & Havelock	16 36	11 34	3 24		72 71		24 28	
Essex Terminal					11,624 99		533 72	
Esquimalt & Nanaimo	3,616 38	1,013 06			47,187 21		22,260 69	4,673 32
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.		65 29			4,718 41		628 40	
Grand Trunk System	168,898 91	349,159 24	9,204 71		5,420,764 25	229 65	3,923,502 00	

Grand Trunk Pacific	73,076 03	29,779 96	178 56		638,005 35		880,381 00	29,521 10
Grand Trunk Pacific Branch Lines	32,577 91	4,943 92			257,973 15		174,970 52	4,834 07
Hereford	742 75	104 59			10,112 07		5,309 78	Cr. 62 07
Kent Northern	1,115 00				391 76	2,171 50		
Kettle Valley	6,237 25	967 76			37,668 52		16,017 78	
Lotbiniere & Megantic		522 56			2,755 02		395 02	
Maine Central	114 91	35 59			549 79		1,450 60	Cr. 17 15
Manitoba Great Northern	766 37	348 66	24 18		3,922 61		562 31	
Maritime Coal, Railway & Power Co	1,411 04	88 55			6,571 34	308 03		
Massawippi Valley	1,401 31	1,091 47			23,254 66		17,775 76	
Midland Railway of Manitoba	3,680 52	1,216 56	53 61		25,229 36		9,806 26	
Moncton & Buctouche	19 87	13 77	3 94		6,057 65		325 60	
Montreal & Atlantic	3,839 13	6,128 02			117,240 16	115,000 00	8,185 77	27,780 45
Morrissey, Fernie & Michel		1,836 46			6,994 61		4,471 88	
Napierville Junction	845 58				21,038 72		1,808 57	
Nelson & Fort Sheppard	775 01	465 12	30 44		5,611 71		300 76	
New Brunswick Coal & Railway Co		1,013 23	53 37		1,890 95		2,334 89	
New Westminster Southern	114 80	Cr. 16 17			1,400 26		Cr. 17.85	
Ottawa & New York	9,737 88	535 45			28,099 62		10,728 96	
Pere Marquette	17,771 55	11,806 79	1,547 99		159,891 88	578 46	8,662 07	174 00
Quebec Central	13,035 98	6,000 51			62,336 57	15,000 00	56,435 89	
Quebec, Montreal & Southern	10,432 14	1,986 09			51,710 20	2,682 00	103,414 22	1,737 98
Quebec Oriental		395 33			24,564 97	6,126 88	1,087 53	
Quebec Railway, Light & Power Co	250 52	161 40			4,700 00	12 27	7,200 00	
Red Mountain	161 48	53 41	3 69		754 68		322 54	
Roberval-Saguenay	2,922 90	125 90	71 34		3,162 56		5,002 06	
Rutland & Noyan	104 76	44 69			1,032 64	11 53	691 61	99 54
Salisbury & Albert		487 40			2,982 87		454 15	
St. Lawrence & Adirondack	4,710 40				49,092 32		3,970 18	
St. Martins	21 04	14 58	4 17		307 74		24 28	
Sydney & Louisburg	1,724 93				101,547 38		154,744 27	
Temiscouata	3,522 45	568 77			10,030 43		10,712 14	
Temiskaming & Northern Ontario	19,154 50	5,268 07	1,118 87		167,774 21	19,071 04	29,921 22	18,822 60
Thousand Islands					210 40			
Toronto, Hamilton & Buffalo	15,561 44	9,440 98			211,907 63	31,845 57	85,275 12	24,979 09
Vancouver, Victoria & Eastern	5,328 33	2,305 25	161 48		43,339 47		20,588 26	
Victoria & Sydney, B.C	209 07	2 63			1,320 90		438 51	
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	13 20	0 17			82 86		26 73	
Wabash (in Canada)	21,122 90	14,328 52	627 87		303,305 55		161,721 29	
York & Carleton	8 18	5 67	1 62		177 18		12 14	
Final total	1,332,154 93	1,684,093 40	54,103 79	8,567 86	21,368,175 34	1,675,987 82	17,445,600 98	2,211,593 47

TABLE 6.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Maintenance of Equipment—*Continued.*—Entretien de matériel—*Suite.*							
	Passenger-train Cars—Repairs. — Wagons voyageurs, réparations.	Passenger-train Cars—Renewals. — Wagons voyageurs, renouvellements.	Motor Equipment of Cars—Repairs. — Matériel pour wagons moteur, réparations.	Motor Equipment of Cars—Renewals. — Matériel pour wagons moteur, renouvellements.	Floating Equipment—Repairs. — Matériel flottant, réparations.	Floating Equipment—Renewals. — Matériel flottant, renouvellements.	Work Equipment—Repairs. — Matériel des travaux, réparations.	Work Equipment—Renewals. — Matériel des travaux, renouvellements.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central & Hudson Bay	7,213 35						19,848 96	
Algoma Eastern	1,747 63						4,541 13	
Alberta & Great Waterways	1,797 01		1,613 53				423 10	
Atlantic, Quebec & Western	4,719 11						1,573 57	
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	2,434 77						2,137 51	
British Yukon	1,090 97						446 49	
Canada & Gulf Terminal	639 33							
Canada Southern	131,677 98	18,445 02					21,306 62	5,219 02
Canadian Government Railways—								
Intercolonial	641,722 17				84,127 08		107,707 11	
Prince Edward Island	32,564 54				8,501 88		9,094 56	
International of New Brunswick	5,588 28				1,635 39		4,969 34	
St. John & Quebec	345 32						191 64	
Transcontinental	208,488 77				9,197 21		138,510 10	
Canadian Northern System	901,084 12		62,194 53		4,257 04		267,192 26	
Canadian Pacific	4,154,698 42	360,656 02			154,816 26		657,844 65	673,730 27
Cape Breton	483 22							
Caraquet & Gulf Shore	554 00						340 00	
Central Canada	548 43						269 37	
Central Vermont	3,295 93						1,060 18	
Crow's Nest Southern	1,289 24						3,396 02	
Cumberland	248 83						513 44	
Dominion Atlantic	15,788 30						4,589 23	
Eastern British Columbia	297 73							
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	11,259 89		1,138 88				3,334 63	
Elgin & Havelock	67 66							
Essex Terminal								
Esquimalt & Nanaimo	21,904 16						3,438 40	
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	66 88						168 56	

Grand Trunk System	677,853 96				99,114 80		193,382 59	
Grand Trunk Pacific	266,540 70	5,275 04					103,079 18	11,623 11
Grand Trunk Pacific Branch Lines	66,128 28						27,378 22	1,329 00
Hereford	2,949 96	11 51					750 55	Cr. 23 96
Kent Northern	406 32							
Kettle Valley	5,719 16						9,581 56	
Lotbiniere & Megantic	314 23	6 25					90 57	
Maine Central	577 55	1 92					44 29	Cr. 2 09
Manitoba Great Northern	1,466 48						2,486 50	
Maritime Coal, Railway & Power Co	567 34						26 20	
Massawippi Valley	4,932 89						318 05	
Midland Railway of Manitoba	12,454 24						559 12	
Moncton & Buctouche	263 66			84 52			13 35	
Montreal & Atlantic	2,787 47	21,226 49					2,735 89	
Morrissey, Fernie & Michel								
Napierville Junction	1,000 65						1,075 38	
Nelson & Fort Sheppard	1,645 09						1,671 06	
New Brunswick Coal & Railway Co	274 17						450 43	
New Westminster Southern	6 30						477 10	
Ottawa & New York	1,791 39						726 67	
Pere Marquette	16,888 90	1,089 13			2,079 32	3,423 14	4,980 35	131 37
Quebec Central	19,815 84	9,000 00					1,217 71	
Quebec, Montreal & Southern	9,947 09						3,753 58	
Quebec Oriental	2,437 91						1,242 53	
Quebec Railway, Light & Power Co	5,203 36						29 82	
Red Mountain	155 46						264 30	
Roberval-Saguenay	1,153 35		1,769 16				14 44	17 51
Rutland & Noyan	330 09	8 79					29 59	8 47
Salisbury & Albert	456 09							
St. Lawrence & Adirondack	2,876 06						798 28	
St. Martins	68 66							
Sydney & Louisburg	3,715 60						3,493 67	
Temiscouata	2,808 64						741 68	
Temiskaming & Northern Ontario	57,845 37	14,967 24					36,929 38	4,842 68
Thousand Islands	65 78							
Toronto, Hamilton & Buffalo	13,866 51	5,174 02			83 33		6,423 78	3,114 93
Vancouver, Victoria & Eastern	13,848 24				16,869 95		12,653 45	
Victoria & Sydney, B.C	600 60							
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	35 63							
Wabash (in Canada)	24,652 05				17,242 31			
York & Carleton	6 15							
Final total	7,376,073 26	435,861 43	66,716 10	84 52	397,924 57	3,423 24	1,670,316 14	699,990 31

TABLE 6.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Name of Railway — Nom du chemin de fer.	Maintenance of Equipment—*Concluded.*—Entretien du matériel—*Fin.*							
	Miscellaneous Equipment Repairs. — Matériel divers. Réparations.	Injuries to Persons. — Blessures aux personnes.	Insurance. — Assurance.	Stationery and Printing. — Impressions et papeterie.	Other Expenses. — Autres dépenses.	Maintaining Joint Equipment at Terminals. Dr. — Entretien du Matériel de raccord. aux terminus. Dt.	Maintaining Joint Equipment at Terminals. Cr. — Entretien du Matériel de raccord. aux terminus. Av.	Total Maintenance of Equipment. — Total de l'entretien du matériel.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central & Hudson Bay		732 37	5,233 53	875 53				224,203 45
Algoma Eastern		105 50	1,902 60	262 08	479 31			115,348 53
Alberta & Great Waterways				2 83		1,568 52		19,055 18
Atlantic Quebec & Western								27,482 95
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay		170 02	61 81	43 52	Cr. 12 38			13,300 16
British Yukon		0 64		19 28				11,367 59
Canada & Gulf Terminal					31 50			11,977 67
Canada Southern	72 28	5,992 78	1,433 58	5,173 34	73 84	4,425 24		1,910,526 66
Canadian Government Railways—								
Intercolonial	88 60	3,388 92		13,882 06	411 55	25,778 88		3,850,563 54
Prince Edward Island	3 35	71 16		550 50	18 68	995 42		128,334 14
International of New Brunswick		68 26		273 29	7 28	541 42		44,854 72
St. John & Quebec								6,776 58
Transcontinental	12 03	1,046 60	832 99	7,887 09	49 55	8,574 65	182 64	2,191,099 26
Canadian Northern System		7,698 25	234,358 47	16,543 08	1,364 40	17,133 33		7,060,069 74
Canadian Pacific	1,271 67	58,203 60		34,209 73	1,005 56	22,590 95	1,096 01	24,334,150 24
Cape Breton								1,543 97
Caraquet & Gulf Shore	306 00			100 00				15,581 77
Central Canada								3,659 49
Central Vermont			515 10	269 68				33,214 39
Crow's Nest Southern		186 10	181 60	50 06	17 56			31,089 29
Cumberland					91 77			15,473 01
Dominion Atlantic				113 19	357 29			97,163 59
Eastern British Columbia					63 26			5,785 89
Edmonton, Dunvegan & British Columbia		3 00	2,852 47	192 41	196 90	5,878 45	1,250 78	80,559 07
Elgin & Havelock		0 06		1 97	1,887 89	3 38		2,088 89
Essex Terminal								12,158 71
Esquimalt & Nanaimo				59 73	435 00			104,587 95
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.								5,647 54

Grand Trunk System		25,582 02	49,982 31	24,314 61	8,884 34	30,965 37	216,499 94	10,765,338 82
Grand Trunk Pacific		1,495 21	16,070 92	6,320 24	156,313 37	15,419 62		2,233,079 39
Grand Trunk Pacific Branch Lines		9 66	2,250 85	1,081 70	22,610 74			596,088 02
Hereford	3 30	0 01	1,776 21	74 73				21,749 43
Kent Northern								4,084 58
Kettle Valley		52 28	556 63	281 98	472 58			77,555 50
Lotbinière & Megantic				195 61				4,279 26
Maine Central		0 03	23 79	12 25				2,791 48
Manitoba Great Northern		105 02	39 12	24 41	Cr. 8 88			9,736 78
Maritime Coal, Railway & Power Co								8,972 50
Massawippi Valley			7 87	98 63				48,880 64
Midland Railway of Manitoba	0 04	497 47	281 38	184 25	Cr. 518 12	1,190 80		54,635 49
Moncton & Buctouche	1,323 65	0 08		2 39		4 10		8,112 58
Montreal & Atlantic				249 72				305,173 10
Morrissey, Fernie & Michel								13,302 95
Napierville Junction			15 77	24 04		60 96		25,869 67
Nelson & Fort Sheppard		131 50	60 09	33 76	Cr. 0 57			10,723 97
New Brunswick Coal & Railway Co								6,017 04
New Westminster Southern		5 69	13 95	Cr. 1 42	Cr. 18 93			1,963 73
Ottawa & New York		6 24		138 29		10 33		51,774 83
Pere Marquette		3,300 84	3,623 65	431 26	122 75	653 54		237,156 99
Québec Central		296 86	1,080 00	264 04	6,131 42			190,614 82
Québec, Montreal & Southern		1,079 33	1,960 00	741 67	1 00			189,445 30
Québec Oriental					7 05			35,862 20
Québec Railway, Light & Power Co				34 10	Cr. 11 90	8,174 39	2,015 75	23,738 21
Red Mountain		11 69	20 41	2 55	7 89			1,758 10
Roberval-Saguenay	41 20	11 38		15 00	1,217 83			15,524 63
Rutland & Noyan		10 76	18 45	6 45				2,397 37
Salisbury & Albert					5 00			4,385 51
St. Lawrence & Adirondack		4 76		329 40				61,781 40
St. Martins		0 08		2 53		4 34		447 42
Sydney & Louisburg					81 75			265,307 60
Temiscouata		14 00		57 55	9,509 17			37,964 83
Temiskaming & Northern Ontario		1,591 53	7,918 44	1,665 47	4 00		4,789 31	382,105 31
Thousand Islands								276 18
Toronto, Hamilton & Buffalo		1,746 57	1,432 71	1,195 10	15 11		13,979 30	198,082 59
Vancouver, Victoria & Eastern		692 99	2,174 61	172 93	42 62	43 70	322 25	117,899 03
Victoria & Sydney, B.C								2,571 71
Victoria Terminal Railway & Ferry Co								158 59
Wabash (in Canada)		4,320 90	5,916 43	1,508 22		174,003 64		728,749 68
York & Carleton		0 03		0 98		1 69		213 64
Final total	3,122 12	118,634 19	342,595 74	119,981 81	211,347 18	318,022 72	240,135 98	57,304,234 84

TABLE 6.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Traffic Expenses—Dépenses du trafic.									
	Super-intendence. — Surin-tendance.	Outside Agencies. — Agences extérieures.	Advertising. — Publicité.	Traffic Associa-tions. — Association du trafic.	Fast Freight Lines. — Lignes des trains-éclairs à mar-chandises.	Industrial and Immigration Bureaus. — Agences industrielles et d'immi-gration.	Insurance. — Assurances.	Stationery and Printing. — Papeterie et impression.	Other Expenses. — Autres dépenses.	Total Traffic Expenses. — Total des dépenses du trafic.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central & Hudson Bay	6,751 84	75 69	174 36	253 78			86 13	817 55		8,159 35
Algoma Eastern	4,557 98	9 30	82 94	309 06			73 16	462 79		5,495 23
Alberta & Great Waterways	781 32	57 22	188 06	13 12				32 21		1,071 93
Atlantic, Quebec & Western										
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	588 66	1,524 47	522 98	126 04		209 09	1 88	190 77	2 13	3,166 02
British Yukon	2,336 72	3,973 07	1,078 36					292 90		7,681 05
Canada & Gulf Terminal	1,331 01		83 56							1,414 57
Canada Southern	90,872 18	122,889 16	19,237 34	9,045 87	37,572 45	2,175 81	26 86	71,307 98	9 12	353,136 77
Canadian Government Railways—										
Intercolonial	87,299 07	111,470 64	42,723 73	4,421 36			178 27	43,108 84	26 53	289,228 44
Prince Edward Island	3,479 60	4,437 08	1,889 38	179 50			9 88	1,768 84	0 87	11,765 15
International of New Brunswick	1,765 82	2,127 10	628 10	87 80			2 95	875 84	0 63	5,488 74
St. John & Quebec	1,936 02	19 50	2,087 18							4,042 70
Transcontinental	71,840 70	50,685 48	24,121 03	2,257 51		2,582 72	42 60	14,286 14	88 39	165,904 57
Canadian Northern System	262,975 22	241,356 90	177,562 68	20,079 52		11,915 18	144 09	69,009 66	1,068 73	784,111 98
Canadian Pacific	670,137 06	1,492,265 70	548,038 72	47,996 33		21,731 23		282,764 99	2,918 45	3,065,852 48
Cape Breton									76 75	76 75
Caraquet & Gulf Shore								250 27	164 74	415 01
Central Canada	251 84	54 37	64 96					8 94		380 11
Central Vermont	2,021 15	2,558 63	532 75	226 32			2 60	1,495 04		6,836 49
Crow's Nest Southern	753 29	2,168 64	431 05	155 82		224 61	2 26	278 59	3 05	4,017 31
Cumberland			15 75	34 98				0 35		51 08
Dominion Atlantic	11,238 00	1,818 86	11,149 14	517 83				1,632 40	66 61	26,422 84
Eastern British Columbia										
Edmonton, Dunvegan & B.C.	3,168 16	1,524 63	405 42	438 50			0 57	1,486 32	29 88	7,053 48
Elgin & Havelock	13 42	11 29	2 31	0 09			0 24	7 22		34 57
Essex Terminal			128 75	280 16						408 91
Esquimalt & Nanaimo			187 75	25 56				57 00		270 31

Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co.			61 00	86 00						147 00
Grand Trunk System	252,446 32	528,498 74	77,252 55	30,548 93	36,460 68	10,974 16	1,089 21	125,197 69	353 03	1,062,821 31
Grand Trunk Pacific	38,357 88	75,891 15	19,378 01	2,393 81		1,370 95	172 01	20,555 46	263 04	158,382 31
Grand Trunk Pacific Branch Lines	12,710 16	22,910 66	6,490 09	621 91		777 87	48 08	6,746 37	10 50	50,315 64
Hereford	1,257 59	68 43	403 69	29 25		78 22		250 84	10 51	2,098 53
Kent Northern										
Kettle Valley	4,309 24		916 85	105 65				659 91	8 57	6,000 22
Lotbinière & Mégantic		8 00	263 84					139 16		411 00
Maine Central	265 26	14 22	80 87	6 06		16 90		53 78	2 02	439 11
Manitoba & Great Northern	360 95	1,014 87	164 13	153 02		119 55	0 68	137 86	1 42	1,952 48
Maritime Coal, Railway & Power Co.										
Massawippi Valley	2,286 18	572 78	326 70	180 19					10 00	3,375 85
Midland Railway of Manitoba	1,801 01	4,634 01	1,094 76	220 07		562 67	5 53	532 56	Cr. 73 99	8,776 62
Moncton & Buctouche	16 53	13 89	2 83	0 11			0 28	8 89		42 53
Montreal & Atlantic										
Morrissey, Fernie & Michel										
Napierville Junction	998 46	171 24	20 00	151 96				142 31		1,483 97
Nelson & Fort Sheppard	481 81	1,228 37	469 14	101 34		162 44	1 57	156 93	1 91	2,603 51
New Brunswick Coal & Railway Co.				45 00						45 00
New Westminster Southern				19 87				0 28		20 15
Ottawa & New York	6,012 39	252 15		81 63	12 44			169 59		6,528 20
Pere Marquette	21,448 25	30,053 94	4,603 32	1,489 73			9 15	7,129 42	6 78	64,740 59
Quebec Central	11,527 66	9,944 37	3,181 99	1,144 13			216 00	3,402 96	330 23	29,747 34
Quebec, Montreal & Southern	7,724 81	110 63	167 43	317 27			10 50	1,628 34	30 69	9,989 67
Quebec Oriental										
Quebec Railway, Light & Power Co.		702 09	1,004 03	81 14				122 94	456 89	2,367 09
Red Mountain	111 98	612 13		24 29		8 23	0 24	52 41	0 51	809 79
Roberval-Saguenay	858 43		255 14	361 75		230 34		328 75	114 28	2,148 69
Rutland & Noyan	284 89	497 71	47 53	10 47	27 45		0 16	161 30	1 87	1,031 38
Salisbury & Albert		11 55						21 71		33 26
St. Lawrence & Adirondack	3,301 95	2,278 93	2,671 71	8 55	176 99		1 98	510 72		8,950 83
St. Martins	16 56	14 30	3 34	0 13			0 32	8 66		43 31
Sydney & Louisburg	1,200 00		908 39	289 11				6 00		2,403 50
Temiscouata	3,559 85		625 00	301 07				494 36		4,980 28
Temiskaming & Northern Ontario	7,864 10	621 95	3,916 50	990 36		3,164 08		3,117 45		19,674 44
Thousand Islands										
Toronto, Hamilton & Buffalo	14,949 03	5,410 77	3,052 69	734 14	724 01			3,363 43		28,234 07
Vancouver, Victoria & Eastern	2,645 40	7,409 92	1,740 61	802 00		807 65	7 42	992 38	12 06	14,417 44
Victoria & Sidney, B.C.	1,034 56		1 88							1,036 44
Victoria Terminal Railway & Ferry Co.	66 03							0 12		66 15
Wabash (in Canada)	34,607 32	44,190 21	2,351 23	2,390 29		450 38	42 64	9,720 74	20 52	93,773 33
York & Carleton	6 57	5 63	1 29	0 05			0 13	3 45		17 12
Final total	1,656,610 23	2,776,170 37	962,793 34	130,138 43	74,974 02	57,562 08	2,177 39	675,951 41	6,016 72	6,342,393 99

TABLE 6.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Transportation Expenses—Rail Line.—Gestion des transports Par rails.							
	Superintendence. — Surintendance.	Despatching Trains. — Mise en mouvement des trains.	Station Employees. — Employés de gares.	Weighing Inspection and Demurrage Bureaus. — Bureaux de pesage et de service de wagons.	Coal and Ore Wharves. — Quais houille et minerai.	Station Supplies and Expenses. — Fournitures et dépenses des stations.	Yardmasters and their Clerks. — Chefs de parcs et leurs commis.	Yard Conductors and Brakemen. — Conducteurs et serre-freins de parcs.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central & Hudson Bay	15,412 79	4,698 00	23,822 84	549 65	40,609 56	3,220 83	2,536 36	14,233 05
Algoma Eastern	8,821 53	3,692 48	10,752 43	171 78	31,297 05	616 29	396 44	
Alberta & Great Waterways	2,914 33	1,286 40	3,165 02			126 41		
Atlantic, Quebec & Western	332 28	789 65	8,218 55			1,364 63		
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	2,131 26	745 02	10,080 69	66 18		2,333 72		
British Yukon	2,381 89	1,160 67	14,681 79			1,505 14		420 47
Canada & Gulf Terminal	839 79		3,368 11			703 63		
Canada Southern	173,453 54	21,599 96	252,745 53	1,086 90		19,484 83	144,954 40	454,834 91
Canadian Government Railways—								
Intercolonial	145,659 11	182,107 67	1,503,840 50	1,580 32		179,691 84	107,424 91	486,724 56
Prince Edward Island	15,191 76	7,480 83	99,980 90	21 31		11,469 93	2,583 28	11,538 85
International of New Brunswick	8,349 53	119 21	8,506 28	21 31		426 42		
St. John & Quebec	1,978 97	4 80	4,368 24			596 14		
Transcontinental	99,913 16	134,337 50	273,112 85	1,164 40		66,542 85	44,075 64	87,154 53
Canadian Northern System	545,517 41	229,958 82	2,338,738 22	7,681 97	9 15	237,500 31	158,131 76	581,595 85
Canadian Pacific	1,481,699 31	834,907 74	8,143,228 91	12,408 79	4,046 66	830,629 06	496,920 88	2,229,404 89
Cape Breton			1,670 50					1,942 52
Caraquet & Gulf Shore			5,081 36			264 32		
Central Canada	1,614 11	492 14	2,335 09			191 41		
Central Vermont	2,666 59	1,327 00	25,054 54	118 31		3,054 81	216 00	
Crow's Nest Southern	2,625 89	1,014 15	8,546 73	135 19		456 54		
Cumberland	935 73	919 23	7,115 53	3,162 75		586 89	1,224 02	13,266 73
Dominion Atlantic	6,953 68	6,643 61	78,340 37	213 35		9,051 96	9,076 46	300 57
Eastern British Columbia	1,616 75		1,771 37	54 85		169 94		
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	6,489 69	2,702 76	17,105 98	121 90		1,712 45		
Elgin & Havelock	65 00		20 38					
Essex Terminal	1,650 00		3,265 25	60 00		13 30	1,407 10	
Esquimalt & Nanaimo	8,724 99	10,054 50	52,641 15	255 13		3,461 20	5 50	4,751 96
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.			1,492 44	2 60		250 15	1,339 76	2,749 18
Grand Trunk System	442,708 23	182,921 85	3,409,352 83	13,916 20		327,420 25	538,432 01	948,673 51

Grand Trunk Pacific	69,200 98	36,141 46	374,107 88	1,699 39	2 37	46,491 21	19,533 43	89,464 47
Grand Trunk Pacific Branch Lines	33,157 52	18,545 95	116,643 24	253 43		16,594 42	4,567 97	15,038 10
Hereford	2,226 82	1,440 08	6,572 24	52 48		540 51	70 17	
Kent Northern	1,000 00		1,579 95			37 35		
Kettle Valley	4,426 75	7,163 05	20,308 79	115 32		2,009 86		2,736 06
Lotbiniere & Megantic			1,514 09			206 84		
Maine Central	422 19	189 91		4 33				
Manitoba Great Northern	1,149 00	297 40	6,906 75	64 17		1,553 36		
Maritime Coal, Railway & Power Co	1,765 00		1,892 17			155 82		
Massawippi Valley	7,713 94	2,613 71	31,216 45	68 19		1,222 52		
Midland Railway of Manitoba	4,245 11	16 17	28,014 80	121 97		12,838 23	1,035 00	4,492 36
Moncton & Buctouche	65 00		3,033 38			232 14		
Montreal & Atlantic	14,685 34	9,375 40	102,362 29	39 97		11,395 87	5,656 81	14,111 20
Morrissey, Fernie & Michel	2,082 30		2,498 55			19 00		11,436 52
Napierville Junction	1,931 11	576 90	5,155 01	16 85		698 56		
Nelson & Fort Sheppard	1,857 02	811 71	3,659 50	57 38		504 55		
New Brunswick Coal & Railway Co			2,221 66			259 81		52 22
New Westminster Southern	83 62	50 38	6 95			3 16		
Ottawa & New York	1,727 64	2,352 59	30,461 07	65 80		Cr. 128 46	55 29	4,711 01
Pere Marquette	38,278 39	10,454 24	138,259 22	729 98		9,727 16	11,590 86	33,342 62
Quebec Central	10,930 63	9,518 05	109,756 05	943 52		10,861 70	1,640 92	4,816 30
Quebec, Montreal & Southern	6,808 24	2,610 67	34,315 44	138 13		4,215 95		
Quebec Oriental	332 22	857 20	9,284 00			1,104 71		
Quebec Railway, Light & Power Co	26 02	1,365 63	8,068 44	174 15		1,234 24	366 90	894 55
Red Mountain	361 91	131 88	3,449 64	25 50		256 33		
Roberval-Saguenay	1,247 55	677 89	5,429 79	26 25		2,049 91		647 58
Rutland & Noyan	153 66	63 62	958 61	0 53		87 55	70 55	262 95
Salisbury & Albert			1,546 00			71 48		
St. Lawrence & Adirondack	4,697 25	2,116 36	28,371 87	16 89		2,968 79		
St. Martins	116 18		213 87					
Sydney & Louisburg	3,417 96	7,207 74	27,834 84	35,989 60		3,639 35	9,108 83	60,279 27
Temiscouata	3,178 98	2,094 65	12,236 32	290 11		1,613 99		
Temiskaming & Northern Ontario	19,730 17	15,137 72	184,886 32	552 15		24,019 32	20,140 07	37,005 79
Thousand Islands	600 00		6,186 43	50 34		857 66		
Toronto, Hamilton & Buffalo	39,769 32	15,280 73	174,323 80	847 46		10,194 60	20,394 46	52,933 10
Vancouver, Victoria & Eastern	9,065 29	5,988 56	198,037 06	433 22		17,675 55	4,250 50	21,889 20
Victoria & Sydney, B.C	413 83		4,168 19			736 99		
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	26 41		278 30			43 73		
Wabash (in Canada)	29,530 35		32,423 22	7,031 65		1,398 24	2,118 20	2,212 02
York & Carleton			64 34					
Final total	3,297,070 92	1,782,043 64	18,030,750 90	92,601 65	75,964 79	1,890,237 25	1,609 324 48	5,193,916 90

TABLE 6.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Transportation Expenses, Rail Line—Continued.—Gestion des transports par rails—*Suite.*							
	Yard, Switch and Signal Tenders. — Aiguilleurs et signaleurs des cours.	Yard Enginmen. — Mécaniciens des cours.	Yard Motormen. — Gardes-moteurs des cours.	Fuel for Yard Locomotives. — Combustibles pour locomotives des cours.	Yard Switching Power Produced. — Acquisition de force-motrice pour aiguillage des cours.	Water for Yard Locomotives. — Eau pour locomotives de cours.	Lubricants for Yard Locomotives. — Houile pour locomotives des cours.	Other Supplies for Yard Locomotives. — Autres fournitures pour locomotives des cours.
Algoma Central & Hudson Bay	1,187 80	9,677 97		23,327 18		482 77	349 07	263 20
Algoma Eastern								
Alberta & Great Waterways								
Atlantic, Quebec & Western								
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay								
British Yukon		387 58		656 16			13 08	5 47
Canada & Gulf Terminal								
Canada Southern	54,687 60	224,325 27	9,608 51	389,704 53	7,038 24	15,490 95	4,143 61	3,501 96
Canadian Government Railways—								
Intercolonial	24,552 06	295,641 85		629,456 44		19,414 63	5,557 74	5,244 72
Prince Edward Island	286 21	14,531 37		15,285 71		526 03	249 22	178 20
International of New Brunswick				9 04				
St. John & Quebec						1 80	7 15	16 01
Transcontinental	9,796 45	62,216 33		209,642 61		677 09	1,114 35	1,369 05
Canadian Northern System	15,750 87	404,333 37		894,789 43		30,215 24	11,243 44	6,975 68
Canadian Pacific	161,232 96	1,313,853 18		2,672,708 11		76,024 52	18,157 57	32,836 34
Cape Breton								
Caraquet & Gulf Shore				5,300 00			173 50	
Central Canada								
Central Vermont	480 36			25 10		30 60		
Crow's Nest Southern								
Cumberland								
Dominion Atlantic	47 53	10,335 36		18,198 38		214 69	194 75	138 66
Eastern British Columbia								
Edmonton, Dunvegan & British Columbia								
Elgin & Havelock								
Essex Terminal								
Esquimalt & Nanaimo	203 61	3,506 64		2,535 08		128 10	83 35	45 09
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.		3,932 39		8,589 56		108 12	190 85	112 06
Grand Trunk System	134,539 38	718,828 03		1,760,311 44		69,760 36	12,988 85	24,837 57

Grand Trunk Pacific	8,255 90	61,403 07		124,706 02		5,908 97	1,833 48	1,566 78
Grand Trunk Pacific Branch Lines	1,342 84	11,699 82		20,579 90		1,416 81	281 74	375 58
Hereford		430 18		962 22		21 91	4 62	
Kent Northern								
Kettle Valley	311 35	1,814 92		5,080 34		91 34	115 59	125 02
Lotbiniere & Megantic								
Maine Central								
Manitoba Great Northern								
Maritime Coal, Railway & Power Co		2,000 00		1,200 00		201 80	378 75	
Massawippi Valley						1 19		
Midland Railway of Manitoba		2,553 60		14,164 23		651 44	143 02	181 93
Moncton & Buctouche								
Montreal & Atlantic	381 10	8,388 58		18,611 62		108 00	175 52	330 00
Morrissey, Fernie & Michel	3,291 49							
Napierville Junction								
Nelson & Fort Sheppard								
New Brunswick Coal & Railway Co		53 39		228 93			9 85	
New Westminster Southern								
Ottawa & New York	389 36	3,208 19		8,823 20		28 28	43 02	21 09
Pere Marquette	1,784 42	25,458 91		52,128 15		1,383 92	682 23	817 59
Quebec Central		3,872 00		9,890 10		209 05	267 00	24 02
Quebec, Montreal & Southern								
Quebec Oriental								
Quebec Railway, Light & Power Co	1,995 12	1,077 90		2,690 23				
Red Mountain								
Roberval-Saguenay	225 25	212 24		2,482 95		50 00	54 52	8 69
Rutland & Noyan	26 43	169 53		256 24		6 89	3 80	2 72
Salisbury & Albert								
St. Lawrence & Adirondack								
St. Martins								
Sydney & Louisburg	1,121 88							
Temiscouata								
Temiskaming & Northern Ontario	2,411 21	22,815 60		59,197 69		652 35	482 28	424 40
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton & Buffalo	4,424 24	47,613 26		115,036 64		3,255 57	1,154 36	961 18
Vancouver, Victoria & Eastern	599 85	14,410 85		30,254 79		722 14	134 27	72 49
Victoria & Sydney, B.C								
Victoria Terminal Railway & Ferry Co								
Wabash (in Canada)		1,687 38		3,479 87		183 92	Cr. 191 36	12 58
York & Carleton								
Final total	429,325 27	3,270,438 76	9,608 51	7,100,311 89	7,038 24	227,968 48	60,039 22	80,448 08

TABLE 6.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Transportation Expenses, Rail Line—*Continued.*—Dépenses de transport par rails—*Suite.*								
	Enginehouse Expenses—Yard. — Dépenses de remises à locomotives des cours.	Yard Supplies and Expenses. — Fournitures et dépenses de cours.	Operating Joint Yards and Terminals Dr. — Exploitations des parcs communs et terminus. Dr.	Operating Joint Yards and Terminals Cr. — Exploitations des parcs communs et terminus. Av.	Train Enginemen. — Mécaniciens.	Train Motorman. — Mécaniciens de route.	Fuel for Train Locomotives. — Combustible pour locomotives de route.	Train Power Produced. — Acquisition de force motrice de route.	Train Power Purchased — Achat de force motrice de route.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central & Hudson Bay	9,359 02	346 69	4,808 05		42,237 23		187,251 63		
Algoma Eastern					37,604 93		118,750 96		
Alberta & Great Waterways			5,043 89		4,814 05	341 26	17,724 11		
Atlantic, Quebec & Western					7,591 95		48,198 97		
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay					7,020 90		19,038 68		
British Yukon					3,919 18		9,441 01		
Canada & Gulf Terminal					2,214 17		11,054 90		
Canada Southern	59,794 34	10,254 13	544,505 26	19,867 59	471,184 38	60,528 93	1,313,409 87	35,239 11	
Canadian Government Railways—									
Intercolonial	155,037 36	26,801 96	253,716 15	88,740 58	1,218,381 20		4,106,716 66		
Prince Edward Island	246 08	128 06			52,104 66		103,185 66		
International of New Brunswick		8 73	2,240 80		21,629 61		73,969 55		
St. John & Quebec			2,767 50		10,031 82		48,016 72		
Transcontinental	57,888 49	3,198 40	160,402 41	54,254 32	474,119 18		1,825,212 69		
Canadian Northern System	151,987 96	8,461 94	368,650 83	31,705 26	2,205,510 91	125,033 96	6,809,380 83	10,449 80	36,716 91
Canadian Pacific	622,878 13	89,118 25	479,486 00	362,059 83	5,694,532 26		18,318,477 94		
Cape Breton					2,959 55		5,409 35		
Caraquet & Gulf Shore							20,098 60		
Central Canada					2,937 87	6 60	5,951 75		
Central Vermont	931 97		882 52	9 00	20,731 38		70,991 50		
Crow's Nest Southern					14,334 63		25,780 37		
Cumberland					11,271 11		13,873 13		
Dominion Atlantic	3,158 70	413 53	2,272 80		54,963 74		163,871 82		
Eastern British Columbia					3,658 25		3,541 15		
Edmonton, Dunvegan & B.C.			20,501 94	5,007 85	30,063 53	283 38	81,114 19		
Elgin & Havelock					190 00		321 00		
Essex Terminal					5,131 95		15,443 43		
Esquimalt & Nanaimo	873 01	50 40			35,567 99		70,466 71		

Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co.		6 25			4,592 63		13,941 67		
Grand Trunk System	247,623 97	31,947 80	177,989 18	962,792 03	2,129,736 75		7,599,481 91		
Grand Trunk Pacific	16,163 22	3,198 52	124,072 36	345 45	361,777 74		884,073 15		
Grand Trunk Pacific Branch Lines	1,938 48	429 99			138,895 17		287,928 12		
Hereford					6,636 78		36,720 98		
Kent Northern					1,351 00		4,007 79		
Kettle Valley	691 78	43 93	6,572 85	4,514 83	41,635 34		94,589 08		
Lotbiniere & Megantic					1,654 83		7,054 75		
Maine Central					1,681 41		6,026 97		
Manitoba Great Northern			557 50		4,288 92		11,738 93		
Maritime Coal, Railway & Power Co					4,748 81		19,636 14		1,095 00
Massawippi Valley	22 40		9,336 00	1,379 66	23,994 20		60,273 59		
Midland Railway of Manitoba	2,712 98	134 75	4,763 20		17,398 20		65,332 74		
Moncton & Buctouche					1,760 44		5,276 88		
Montreal & Atlantic	3,013 40	635 28	67,233 23		97,190 35		279,009 22		
Morrissey, Fernie & Michel	145 00				8,961 28		13,058 04		
Napierville Junction			8,350 19		14,333 68		40,097 42		
Nelson & Fort Sheppard			4,114 42	362 04	5,952 30		14,010 16		
New Brunswick Coal & Railway Co					2,719 89		4,841 31		
New Westminster Southern					1,789 34		1,438 14		
Ottawa & New York	56 90	2 86	11,033 60	357 50	18,728 17		70,428 96		
Pere Marquette	17,031 37	580 11	52,663 86	2,259 76	118,478 08		423,333 86		
Quebec Central	2,983 57		10,225 28		95,309 40		383,012 49		
Quebec, Montreal & Southern				1,343 30	28,146 45		129,278 64		
Quebec Oriental					13,561 40		61,129 82		
Quebec Railway, Light & Power Co	0 33	152 18			2,164 37		12,603 42		
Red Mountain					2,479 90		4,753 40		
Roberval-Saguenay	2,807 06	25 87			5,410 03	2,259 43	32,883 60	6,004 76	
Rutland & Noyan	44 17	2 58	68 73	189 74	892 50		2,607 17		
Salisbury & Albert					3,336 06		11,655 08		
St. Lawrence & Adirondack			143,667 95	60 00	50,374 22		176,110 75		
St. Martins					1,021 75		3,684 49		
Sydney & Louisburg					63,316 29		73,428 55		
Temiscouata					13,575 76		54,619 62		
Temiskaming & Northern Ontario	8,067 84	974 51	1,103 00	89,034 71	111,318 94		451,904 45		
Thousand Islands		13 79			3,319 49		8,973 68		
Toronto, Hamilton & Buffalo	12,460 51	1,082 97	6,799 95	156,019 14	49,154 65		178,747 64		
Vancouver, Victoria & Eastern	3,202 77	144 03	9,939 94	11,125 06	37,638 30		119,625 48		
Victoria & Sidney, B.C.					3,336 61	263 68	8,648 61		
Victoria Terminal Railway & Ferry Co					211 43	16 83	548 14		
Wabash (in Canada)	363 68	12 42	598,296 95	54 15	160,273 29		384,302 60		
York & Carleton					1,882 80		2,607 20		
Final total	1,381,484 49	178,169 93	3,082,066 34	1,791,481 80	14,089,735 38	188,734 07	45,530,117 82	51,693 67	37,811 91

TABLE 6.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin, 1918—*Suite.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Transportation Expenses, Rail Line—*Continued.*—Dépenses des transports par rails—*Suite.*								
	Water for train Locomotives. — Eau pour locomotives de trains.	Lubricants for train Locomotives. — Lubricateurs pour locomotives de trains.	Other Supplies for train Locomotives. — Autres fournitures pour locomotives de trains.	Enginehouse Expenses—Train. — Dépenses de remises à locomotives de trains.	Trainmen. — Employés de trains.	Train Supplies and Expenses. — Fournitures des trains et dépenses.	Operating Sleeping Cars. — Fonct. des chars.	Signal and Interlocking Operations. — Signaux et appareils d'enclanchement.	Crossing Protection. — Protection de passage à niveau.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central & Hudson Bay	7,281 24	2,531 92	1,626 93	15,843 63	50,072 64	15,065 08		89 74	
Algoma Eastern	1,985 84	1,415 38	1,339 88	26,562 50	42,493 64	4,402 54		497 54	
Alberta & Great Waterways	2,770 07	568 00	357 71	2,481 57	6,006 81	2,492 84			3 62
Atlantic, Quebec & Western	1,896 64	1,066 05		6,654 95	8,116 35	2,016 07			
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	1,003 91	15 94	145 11	2,917 01	6,814 31	3,685 38		5,570 22	
British Yukon	609 78	156 08	79 95	2,629 44	3,978 14	874 59			
Canada & Gulf Terminal	290 54		720 96	470 95	2,714 00	953 55			
Canada Southern	50,672 48	12,119 50	8,234 56	114,960 36	522,287 02	178,895 71		83,026 61	16,703 42
Canadian Government Railways—									
Intercolonial	102,782 76	48,000 37	42,766 15	536,120 83	1,409,238 28	409,360 34	124,136 73	1,746 99	28,249 55
Prince Edward Island	2,890 40	1,791 76	1,754 98	14,191 13	67,500 87	16,663 83		72 13	623 36
International of New Brunswick	1,109 17	627 51	530 79	12 55	26,664 94	6,625 32			
St. John & Quebec	820 34	267 53	236 18	2,483 34	12,898 08	3,118 97		0 25	
Transcontinental	100,461 11	20,180 81	18,724 04	346,587 40	530,615 80	156,293 24	17,936 71	10,691 99	
Canadian Northern System	349,110 28	93,311 24	55,717 29	981,503 52	2,226,043 06	911,203 05	117,406 54	111,545 78	42,402 67
Canadian Pacific	723,752 42	129,205 04	198,585 33	2,027,312 51	5,978,968 97	2,719,719 20	1,149,310 04	129,701 66	69,491 22
Cape Breton		255 74				65 00			
Caraquet & Gulf Shore		700 00	219 95		10,160 17	431 55			
Central Canada	1,458 02	269 62	143 70	1,407 51	3,263 64	463 31			
Central Vermont	2,712 36	675 42	641 59	5,408 14	20,673 83	7,992 43		39 75	
Crow's Nest Southern	1,023 06	192 71	258 06	3,467 57	15,425 24	5,161 65			
Cumberland	201 00	973 15	159 14	3,353 80		114 76			
Dominion Atlantic	3,184 34	1,668 73	1,283 91	25,071 74	60,562 16	20,495 65			1,586 37
Eastern British Columbia	194 30	124 10	325 99	882 97	4,395 70	52 75			
Edmonton, Dunvegan & B.C.	10,051 04	1,774 26	1,878 96	10,391 13	30,426 63	13,490 79	2,837 43	1,712 32	232 49
Elgin & Havelock					241 07	35 52			
Essex Terminal	151 43	279 59		1,582 41	4,211 05			2,403 77	
Esquimalt & Nanaimo	1,861 29	751 58	824 81	13,417 92	36,972 93	8,094 81		1,268 37	847 38

Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co.	52 15	241 11	252 66	1,881 51	4,855 59	1,644 64			
Grand Trunk System	231,397 10	49,668 47	94,006 40	739,278 17	2,182,964 22	785,776 15		23,957 11	117,170 72
Grand Trunk Pacific	99,347 47	15,227 96	11,089 09	123,370 46	370,954 59	199,181 61	35,135 65	15,770 04	
Grand Trunk Pacific Branch Lines	45,992 37	4,889 55	4,406 35	51,062 98	136,991 35	54,740 31	1,223 23	23,191 05	
Hereford	1,029 18	212 04	274 82	4,008 68	8,749 84	2,351 28		763 21	
Kent Northern	98 33	107 50			737 53	41 90			
Kettle Valley	2,726 65	2,604 43	1,366 32	13,574 53	37,749 08	11,118 62	4,044 65	1,347 16	
Lotbiniere & Megantic		129 42	42 88	917 59	2,242 25	219 27			
Maine Central	140 77	24 21	38 33	846 61	1,987 18	473 18			
Manitoba Great Northern	427 09	30 31	82 58	1,094 65	6,350 54	2,447 05		5,268 76	
Maritime Coal, Railway & Power Co	1,541 01	150 11	442 26	1,652 93	5,452 68	161 20			
Massawippi Valley	1,510 77	419 26	762 86	6,315 80	24,816 20	5,809 34		0 95	1 68
Midland Railway of Manitoba	2,689 49	488 70	539 48	7,504 09	15,013 18	8,321 42	1,940 54		
Moncton & Buctouche		208 62		510 05	2,246 30	274 96			
Montreal & Atlantic	3,397 17	1,749 98	3,228 15	29,527 21	90,583 70	19,013 31		1,492 25	1,109 56
Morrissey, Fernie & Michel	246 00		384 95		902 65	87 59			
Napierville Junction	1,129 51	523 46	623 28	7,557 67	12,293 98	3,177 37		2,271 09	
Nelson & Fort Sheppard	240 81	48 89	164 31	2,044 46	5,687 88	3,289 29			
New Brunswick Coal & Railway Co.	732 63	5 87	79 18	1,637 99	3,378 27	176 24			
New Westminster Southern	0 29	7 17	10 32		3,375 13				
Ottawa & New York	1,480 25	560 58	314 61	7,629 70	24,288 88	3,396 57		5,671 50	
Pere Marquette	9,249 36	3,900 11	3,485 94	22,399 47	135,559 82	14,325 55		4,513 80	2,447 50
Quebec Central	1,426 40	4,798 99	455 99	25,174 88	96,988 20	19,323 46			
Quebec, Montreal & Southern	4,332 63	819 20	921 94	13,356 66	30,999 99	6,743 40		4,943 06	
Quebec Oriental	331 16	1,642 19	10 00	7,110 88	15,391 60	2,083 07			
Quebec Railway, Light & Power Co.	175 91	131 84	329 11	463 44	8,765 34	1,882 82			
Red Mountain	55 55	8 66	11 16	474 69	3,011 35	659 43			
Roberval-Saguenay	910 29	451 11	287 78	20 73	9,665 56	1,224 24			
Rutland & Noyan	54 17	32 55	26 47	364 54	1,046 46	205 58		0 09	17 30
Salisbury & Albert	41 08	177 16		435 40	2,440 55	36 22			
St. Lawrence & Adirondack	2,698 39	1,127 58	978 48	19,843 47	68,509 87	4,895 58		415 32	
St. Martins		52 00	10 79	290 88	2,150 71	297 07			
Sydney & Louisburg	4,075 06	7,219 78	4,165 99	17,236 47		2,049 17			778 53
Temiscouata	1,133 52	466 73	408 80		15,244 81	2,415 37			
Temiskaming & Northern Ontario	21,959 46	4,659 92	2 351 13	40,590 58	132,486 57	45,657 07			
Thousand Island		229 93	31 15	255 76	1,560 06	155 03			
Toronto, Hamilton & Buffalo	10,311 55	3,203 34	2,473 83	39,480 77	54,759 28	31,781 33		15,005 70	13,670 88
Vancouver, Victoria & Eastern	2,833 03	217 08	789 21	9,127 59	41,951 09	18,084 27	1,389 71	4,825 03	1,423 50
Victoria & Sidney, B.C.	123 11	171 16	38 12	463 53	3,036 20	349 56			209 13
Victoria Terminal Railway & Ferry Co.	7 12	10 93	2 43	33 90	195 02	21 69			13 29
Wabash (in Canada)	27,049 32	4,272 80	7,383 79	67,846 80	174,874 04	81,928 92		43 37	
York & Carleton			127 40		1,247 59	18 39			
Final total	1,849,219 97	429,812 73	478,954 31	5,411,100 40	14,822,250 46	5,823,606 45	1,455,361 23	457,846 61	296,982 17

TABLE 6.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Transportation Expenses, Rail Line—*Continued.*—Gestion des transports par rails—*Suite.*							
	Drawbridge Operation. — Fonctionnement de ponts roulants.	Telegraph and Telephone Operation. — Exploitation des lignes télégraphiques et téléphoniques.	Operating Floating Equipment. — Exploitation du matériel roulant.	Express Service. — Service des messageries.	Stationery and Printing. — Impressions et papeterie.	Other Expenses. — Autres dépenses.	Operating Joint Tracks and facilities—Dr. — Fonctionn. de voies de racc. et facilités. Dt.	Operating Joint Tracks and facilities—Cr. — Fonctionn. de voies de racc. et facilités. Av.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central & Hudson Bay					2,820 27	3,235 19		
Algoma Eastern	983 63				2,224 88	1,496 54	1,556 64	
Alberta & Great Waterways		65 29			340 01	40 80		
Atlantic, Quebec & Western					365 00	118 30		
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay		224 74			375 32	98 42		
British Yukon		801 00			268 95	1,035 50		
Canada & Gulf Terminal					590 37	3,203 85	1,895 77	
Canada Southern	3,035 35	30,337 53			36,708 47	24,730 28	23,065 99	25,841 56
Canadian Government Railways—								
Intercolonial	3,414 66	16,577 02	156,357 22		116,252 38	1,096 41	21,462 93	8,885 04
Prince Edward Island	627 39	2,483 78	125,599 98		9,172 50			
International of New Brunswick		1,853 66			449 64			
St. John & Quebec	8 77				577 32	388 25		
Transcontinental	2,217 70	11,530 24			30,936 86	54 60	1,463 83	
Canadian Northern System	8,620 28	19,786 53	115,130 93	19,124 20	152,488 10	6,247 46	18,544 56	2,626 62
Canadian Pacific	20,511 67	223,792 78	61,229 40		387,788 60	73,717 56	123,273 52	36,318 43
Cape Breton		174 28			302 37	31 18		
Caraquet & Gulf Shore		730 43				463 52		
Central Canada		21 40			498 81			
Central Vermont	1,745 23	253 77			2,433 82	62 30		
Crow's Nest Southern		80 79			499 22	1,350 02		
Cumberland		23 59			545 98	3,262 01		
Dominion Atlantic	2,158 36	7 69			5,051 41	1,069 29		
Eastern British Columbia		5 21			461 28	69 72		
Edmonton, Dunvegan & British Columbia		1,395 96			3,498 69	247 69		
Elgin & Havelock						7,033 07		
Essex Terminal		72 81			77 70			
Esquimalt & Nanaimo	2,396 33	215 20			6,143 25	213 63		
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.					512 53	8,723 98		

Grand Trunk System	28,319 35	52,596 02	258,992 82		199,738 27	29,506 52	14,166 29	168,569 70
Grand Trunk Pacific		20,476 53	24 20	56,730 23	38,477 51	11,396 76	4,341 59	1,332 54
Grand Trunk Pacific Branch Lines		4,268 22		13,310 30	12,261 63	4,399 14	3 93	
Hereford					661 66	83 42		
Kent Northern					17 25	1,600 00		
Kettle Valley	2 43	412 36			2,346 99	15 68	208 33	1,472 74
Lotbiniere & Megantic					120 86	16 11	10 00	360 00
Maine Central					135 73	16 28		
Manitoba Great Northern		257 97			235 41	77 09		
Maritime Coal, Railway & Power Co		125 57			110 00			
Massawippi Valley		5 92			170 98	80 07	1,476 12	
Midland Railway of Manitoba		1,325 66			1,844 81	1,001 92	13,258 52	
Moncton & Buctouche							2,400 00	
Montreal & Atlantic					6,366 92	46 78	1,249 46	96 09
Morrissey, Fernie & Michel								
Napierville Junction		65 47			1,075 91	3 62	1,463 86	381 62
Nelson & Fort Sheppard		2,843 05			304 98	1,361 75		
New Brunswick Coal & Railway Co	50 00				190 52	25 87		
New Westminster Southern		0 86				10 96		27 50
Ottawa & New York	740 75				1,786 64		5,955 88	
Pere Marquette	863 09	7,047 98	35,946 53		9,114 57	3,281 40	26,764 81	2,162 39
Quebec Central		5,332 60			4,386 36	3,058 95	12,826 14	
Quebec, Montreal & Southern	643 07	747 69			5,847 29	51 22	945 97	1,107 10
Quebec Oriental					370 00	696 31		
Quebec Railway, Light & Power Co	240 49				1,239 32	82 54		
Red Mountain		26 82			87 41	59 33		
Roberval-Saguenay		657 70			807 83	571 71		
Rutland & Noyan	18 69	10 43			61 69	3 48	24 88	5 46
Salisbury & Albert					36 83	602 15		
St. Lawrence & Adirondack		18 17			2,782 84		7,480 99	774 00
St. Martins		43 85				1,600 80		
Sydney & Louisburg		1,148 30			2,859 85	12,900 00		
Temiscouata					1,429 86	71 75		
Temiskaming & Northern Ontario					13,687 79	1,873 60		849 35
Thousand Islands				336 00	90 70	29 35		
Toronto, Hamilton & Buffalo		1,512 87			15,881 55	511 85	5,602 28	572 58
Vancouver, Victoria & Eastern	2,424 71	954 14	10,519 00		1,665 28	4,839 13	5,692 93	4,593 33
Victoria & Sydney, B.C								
Victoria Terminal Railway & Ferry Co								
Wabash (in Canada)		702 21			6,325 73	1,075 18	118,899 08	31 13
York & Carleton					18 50			
Final total	79,021 95	411,014 09	763,800 08	89,500 73	1,093,923 20	218,940 19	414,034 30	256,007 18

TABLE 6.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Transportation Expenses, Rail Line—*Continued.*—Dépenses des transports par rails—*Suite.*							
	Insurance. — Assurances.	Clearing Wrecks. — Enlèvement des débris.	Damage to Property. — Dommage à la propriété.	Damage to Live Stock on Right of Way — Dommage au bétail passant sur la voie.	Loss and Damage—Freight. — Pertes et dommages.—Marchandises.	Loss and Damage—Baggage. — Pertes et dommages.—Bagages.	Injuries to Persons. — Blessures aux personnes.	Total Transportation Expenses, Rail Line. — Total des dépenses des transports par rails.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central — Hudson Bay	2,866 26	11,181 01	224 80	60 00	1,403 95	120 20	616 67	499,413 22
Algoma Eastern	3,489 56	7,092 46		334 00	979 11		790 44	309,748 37
Alberta & Great Waterways	106 83	1,009 22	125 00	112 23	134 14	12 50		52,042 11
Atlantic, Quebec & Western		101 20	28 00	71 00	190 78	11 50		87,131 87
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	135 11	50 44	30 03	411 54	271 58	0 14	179 84	63,345 49
British Yukon		200 45			892 54		333 12	46,431 98
Canada & Gulf Terminal					163 18			29,183 77
Canada Southern	482 69	18,767 49	1,678 95	1,945 89	272,251 79	161 93	58,081 79	5,684,015 42
Canadian Government Railways—								
Intercolonial	1,892 45	96,680 90	10,301 88	7,142 22	213,055 36	945 53	16,917 08	12,614,422 10
Prince Edward Island	115 46	6,343 43	485 21	346 21	4,869 54	25 75	50 28	590,596 05
International of New Brunswick	9 71	13,013 25		110 69	178 40			166,466 11
St. John & Quebec	11 93	640 41		12 70	50 40			89,303 62
Transcontinental	3,203 88	60,289 75	2,045 02	2,747 59	58,247 45	172 75	5,972 84	4,838,057 36
Canadian Northern System	138,305 87	212,055 68	32,001 00	24,889 45	329,924 39	6,449 39	204,585 09	21,320,699 14
Canadian Pacific		167,117 99	61,645 06	54,815 68	1,198,846 34	1,173 43	383,882 24	58,919,013 90
Cape Breton			59 70		115 77			12,985 96
Caraquet & Gulf Shore								43,623 40
Central Canada	90 53	534 41		8 65	42 61			21,731 18
Central Vermont	93 60	163 88	237 57	229 30	942 99	0 13	103 19	170,910 98
Crow's Nest Southern	711 65	102 50	2,981 73	241 90	515 79	0 12	32 49	84,938 00
Cumberland		3 70					192 00	61,184 25
Dominion Atlantic		3,977 26	362 74	717 14	7,161 77	560 00	2,680 92	502,090 44
Eastern British Columbia		105 30			9 92			17,439 55
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	2,447 06	5,254 10	174 37	339 30	1,570 80	37 00	766 41	243,614 40
Elgin & Havelock								7,906 04
Essex Terminal			135 70	250 00	214 77		48 99	36,399 25
Esquimalt & Nanaimo		1,479 25	8 60	49 87	1,152 47		422 15	269,474 25
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.		369 35	205 40		73 37			56,119 95

Grand Trunk System	45,084 65	134,824 75	24,934 22	13,072 42	652,310 37	5,037 67	291,116 88	23,614,026 96
Grand Trunk Pacific	9,124 76	21,850 21	3,962 25	4,903 87	82,127 20	376 47	19,514 37	3,371,305 13
Grand Trunk Pacific Branch Lines	1,021 12	5,941 83	3,997 77	1,385 33	16,513 97	80 19	1,223 82	1,056,588 52
Hereford	126 61	656 01			1,041 85			75,637 59
Kent Northern								10,578 60
Kettle Valley	1,622 71	1,615 96	46 11	305 47	803 42	2 90	10 97	263,768 57
Lotbiniere & Megantic				45 00	3 90			13,817 79
Maine Central	20 24				305 84			12,313 18
Manitoba Great Northern	135 00	16 24	47 82	135 68	301 59	0 08	13 24	43,477 13
Maritime Coal, Railway & Power Co		572 88		188 36	15 12			43,485 61
Massawippi Valley	79 61	348 87	266 19	14 00	1,000 05	47 35		178,208 55
Midland Railway of Manitoba	465 00	894 03	70 54	152 80	4,256 30	90 62	178 24	218,835 07
Moncton & Buctouche					1,072 08			17,079 85
Montreal & Atlantic		2,609 85	768 87	122 15	10,657 09		6,571 92	811,101 46
Morrissey, Fernie & Michel		4 10			31 70			43,149 17
Napierville Junction	16 01	1,373 75	209 80	348 70	476 56		46 04	103,434 18
Nelson & Fort Sheppard	312 51	163 54	4 56	1,341 53	95 90	0 14	63 36	48,571 96
New Brunswick Coal & Railway Co		153 18			55 00	30 80	25 00	16,927 61
New Westminster Southern	123 58	3 27	0 06		6 26	1 00	5 33	6,888 32
Ottawa & New York	45 58	546 69	362 46	2 27	536 49		24 41	204,994 33
Pere Marquette	3,152 89	3,139 54	1,994 23	1,270 12	33,144 60	86 78	16,194 31	1,270,185 22
Quebec Central	3,960 00	4,128 75	5 00	530 00	2,744 59	26 00	1,992 05	841,418 44
Quebec, Montreal & Southern	123 41	2,273 20	517 50	164 33	2,349 51	90 00	1,204 05	280,137 24
Quebec Oriental		156 64	10 00	789 00	974 36	29 54		115,864 10
Quebec Railway, Light & Power Co		119 38	7 15		46 84		16 12	46,313 78
Red Mountain	147 35	17 45	36 71	82 08	2 58		2,664 40	18,803 53
Roberval-Saguenay		141 81	37 95	5 00	162 58			77,447 66
Rutland & Noyan	3 70	32 44	5 90	6 32	82 25	1 32	102 42	7,583 71
Salisbury & Albert		75 33		62 28	213 75			20,729 37
St. Lawrence & Adirondack	181 63	408 32	138 11	262 40	4,094 17	38 36	54 13	521,417 89
St. Martins								9,482 39
Sydney & Louisburg		1,389 24		300 00	457 83		257 15	340,181 68
Temiscouata		2,135 95		6 00	195 97			111,118 19
Temiskaming & Northern Ontario	4,728 03	4,711 64	1,058 02	184 94	5,687 00	77 70	3,162 19	1,153,815 39
Thousand Islands		134 47	10 00				3 60	22,837 44
Toronto, Hamilton & Buffalo	374 02	2,919 33	1,793 97	847 13	11,953 12	62 18	21,702 28	811,689 98
Vancouver, Victoria & Eastern	26,644 81	5,338 87	4,059 83	2,011 53	2,769 68	128 97	1,311 16	607,186 45
Victoria & Sydney, B.C	67 46		10 58	10 34	167 70		2 35	22,217 15
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	4 30		0 67	0 66	11 32		0 15	1,426 32
Wabash (in Canada)	5,186 97	6 238 84	7,230 92	1,502 83	81,521 55	91 20	13,866 26	1,829,089 54
York & Carleton		6 72						5,972 94
Final total	256,714 54	811,476 51	164,312 95	124,888,90	2,932,449 39	15,969 64	1,056,801 74	145,107,396 15

TABLE 6.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Transportation—Water Line.—Transport par eau.				Miscellaneous Operations.—Exploitations diverses.			
	Operation of Vessels. — Exploitation de navires.	Operation of Terminals. — Exploitation de terminus.	Incidental Expenses. — Dépenses incidents.	Total Transportation—Water Line. — Total des dépenses des transports par eau.	Dining and Buffet Service. — Service de chars-buffets.	Hotels and Restaurants. — Hôtels et restaurants.	Grain Elevators. — Elévateurs à grains.	Stockyards. — Cours à bestiaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central & Hudson Bay	256,493 07		10,800 53	267,293 60				
Algoma Eastern								
Alberta & Great Waterways								
Atlantic, Quebec & Western								
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay								
British Yukon								
Canada & Gulf Terminal								
Canada Southern					141,638 34	24,692 95		14,600 77
Canadian Government Railways—								
Intercolonial		182,652 16		182,652 16	374,212 93	39,408 95	27,268 99	
Prince Edward Island	79,602 38	51,573 15	2,438 13	133,613 66				
International of New Brunswick								
St. John & Quebec								
Transcontinental					35,165 16		1,034 02	
Canadian Northern System	5,494 16			5,494 16	320,767 31	221,925 99		662 76
Canadian Pacific	776,772 96	91,116 52	96,015 77	963,905 25	1,862,029 88	435,941 87	327,921 29	
Cape Breton								
Caraquet & Gulf Shore								
Central Canada								
Central Vermont					110 17			
Crow's Nest Southern								
Cumberland								
Dominion Atlantic								
Eastern British Columbia								
Edmonton, Dunvegan & British Columbia								
Elgin & Havelock								
Essex Terminal								
Esquimalt & Nanaimo								
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co								

Grand Trunk System					295,728 22		17,029 37	
Grand Trunk Pacific					112,729 32			
Grand Trunk Pacific Branch Lines					9,722 37			
Hereford								
Kent Northern								
Kettle Valley					10,744 35			
Lotbiniere & Megantic								
Maine Central								
Manitoba Great Northern								
Maritime Coal, Railway & Power Co								
Massawippi Valley								
Midland Railway of Manitoba					13,394 35			
Moncton & Buctouche								
Montreal & Atlantic								
Morrissey, Fernie & Michel								
Napierville Junction								
Nelson & Fort Sheppard								
New Brunswick Coal & Railway Co								
New Westminster Southern								
Ottawa & New York								
Pere Marquette								
Quebec Central					12,569 17			
Quebec, Montreal & Southern								
Quebec Oriental								
Quebec Railway, Light & Power Co								
Red Mountain								
Roberval-Saguenay								
Rutland & Noyan								
Salisbury & Albert								
St. Lawrence & Adirondack								
St. Martins								
Sydney & Louisburg								
Temiscouata								
Temiskaming & Northern Ontario					17,495 36			
Thousand Islands								
Toronto, Hamilton & Buffalo					21,667 57			
Vancouver, Victoria & Eastern					3,642 29			
Victoria & Sydney, B.C								
Victoria Terminal Railway & Ferry Co								
Wabash (in Canada)					11,613 04			
York & Carleton								
Final total	1,118,362 57	325,341 83	109,254 43	1,552,958 83	3,243,229 83	721,969 76	373,253 67	15,263 53

TABLE 6.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Miscellaneous Operations —*Concluded.* Exploitations diverses—*Fin.*		General Expenses—Dépenses générales.					
	Other Miscellaneous Operations. — Autres diverses exploitations.	Total Miscellaneous Operations. — Total des diverses exploitations.	Salaries and Expenses of General Officers. — Appoint. et dépenses de fonctionn. généraux.	Salaries and Expenses of Clerks and Attendants. — Appoint. et dépenses de commis et aides.	General Supplies and Expenses. — Fournitures et dépenses générales.	Law Expenses. — Frais judiciaires.	Insurance. — Assurance.	Relief Department. — Division de secours.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central — Hudson Bay			23,022 97	10,658 63	2,972 70	8,785 78	865 60	
Algoma Eastern			7,189 30	3,599 37	955 64	567 92	229 21	
Alberta & Great Waterways			4,044 82	2,033 75	436 86	10 00	33 28	25 00
Atlantic, Quebec & Western			11,012 46	2,923 00	66 31		751 44	
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay			633 56	2,278 41	129 65	1,335 70	4 93	
British Yukon			10,397 77	5,038 89	979 79	1,664 44	1,899 09	
Canada & Gulf Terminal			1,462 72		3,770 10	1,267 76	1,077 89	
Canada Southern		180,932 06	42,271 66	188,217 10	7,154 17	44,494 04	321 35	
Canadian Government Railways—								
Intercolonial		440,890 87	31,426 17	168,379 00	9,698 68	23,741 07	169 09	8,455 47
Prince Edward Island			1,295 46	6,695 87	368 93	982 55	7 76	347 55
International of New Brunswick			624 95	3,317 68	191 14	480 82	3 48	167 71
St. John & Quebec			828 60	2,501 25				
Transcontinental		36,199 18	27,684 46	88,397 18	4,569 32	8,185 83	2,526 50	6,030 62
Canadian Northern System	614 91	543,970 97	134,096 26	519,781 53	73,372 07	128,219 89	24,020 32	
Canadian Pacific		2,625,893 04	360,327 18	931,429 40	129,583 03	241,582 81	490,000 00	
Cape Breton			1,774 32				472 76	
Caraquet & Gulf Shore			4,848 15	2,657 78	770 55	26 00	684 44	
Central Canada			3,854 18	2,049 82	305 39		24 16	25 00
Central Vermont		110 17	1,973 72	5,754 96	134 89	1,452 01	2 00	
Crow's Nest Southern			857 31	3,032 49	126 88	2,657 32	5 41	
Cumberland			1,326 00	749 12	971 62		377 52	99 75
Dominion Atlantic			12,672 47	21,059 42	2,648 92	517 50	22,009 46	
Eastern British Columbia			2,208 45	100 00	224 77		334 75	
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	137 20	137 20	18,036 83	6,912 83	1,993 13	3,825 78	197 50	25 00
Elgin & Havelock			4 89	25 81	1 71	2 13	0 26	1 17
Essex Terminal			1,069 56	802 50	711 04	785 06	255 00	
Esquimalt & Nanaimo			1,959 21	796 72	146 01	692 14	6,688 40	

Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.			1,839 44	1,872 47	268 46	79 95		
Grand Trunk System		312,757 59	184,835 66	555,433 56	74,037 68	87,110 49	487 88	11,889 25
Grand Trunk Pacific	57,318 63	170,047 95	72,920 47	100,801 55	9,204 07	28,688 94	6,807 25	
Grand Trunk Pacific Branch Lines		9,722 37	24,222 57	30,215 84	2,634 91	8,141 75	2,325 63	
Hereford			722 89	3,164 95	178 18	419 91	2 01	
Kent Northern			1,367 95		163 90	10 00	208 75	
Kettle Valley		10,744 35	2,594 37	10,221 29	463 35	113 37		
Lotbinière & Mégantic			1,524 30	1,406 51	436 58	229 90	869 51	
Maine Central			147 79	691 26	36 84	84 63		
Manitoba Great Northern			397 01	1,493 26	77 26	1,535 42	2 65	
Maritime Coal, Railway & Power Co.			1,320 00	600 00			480 00	1,389 70
Massawippi Valley			693 47	9,336 26	110 03	1,797 53	1 26	
Midland Railway of Manitoba		13,394 35	1,618 97	6,323 95	362 99	2,799 01	14 84	
Moncton & Buctouche			2,555 93	771 34	1,054 65	2 59	411 31	1 42
Montreal & Atlantic				33,046 74		926 91	1,843 20	
Morrissey, Fernie & Michel			5,143 36	1,135 60		50 00	1,156 10	1,545 51
Napierville Junction			18,472 88	2,280 57	0 60	1,216 79		
Nelson & Fort Sheppard			612 52	1,891 22	98 29	2,087 90	3 92	
New Brunswick Coal & Railway Co.			1,855 95	1,061 50	15 97			
New Westminster Southern			52 80	26 54		720 58		
Ottawa & New York			1,868 25	3,715 42	1,203 62	425 20		
Père Marquette			14,152 88	69,737 58	3,254 58	11,635 15	219 70	
Quebec Central		12,569 17	17,182 01	20,055 23	8,056 28	1,011 50	504 00	
Quebec, Montreal & Southern			3,825 51	12,566 52	64 12	3,791 14	64 75	
Quebec Oriental			12,396 32	2,938 90	118 09		436 86	
Quebec Railway, Light & Power Co.			2,541 85	4,158 71	390 50	355 57	1,314 17	2,858 55
Red Mountain			82 72	397 13	13 28	353 42	0 24	
Roberval-Saguenay			4,165 98	2,557 60	2,539 38	3,047 13	545 94	268 90
Rutland & Noyan			91 49	424 03	45 26	69 69	1 35	
Salisbury & Albert			2,621 65		131 39	125 50	19 52	
St. Lawrence & Adirondack			2,859 41	3,911 02	3,486 79	1,335 39		
St. Martins			366 28	393 19	2 20	305 90	34 08	1 50
Sydney & Louisburg			1,800 00	6,617 63	16,233 99		2,067 33	304 50
Temiscouata			7,828 15	3,043 42	624 26	50 00	1,111 83	
Temiskaming & Northern Ontario	31,878 22	49,373 58	20,482 58	51,018 38	8,033 41	5,165 81	172 90	
Thousand Islands			1,726 05	706 00	682 97	11 45	792 71	
Toronto, Hamilton & Buffalo		21,667 57	30,579 29	22,111 71	3,244 88	23,225 67	60 28	
Vancouver, Victoria & Eastern		3,642 29	3,337 32	10,535 80	503 43	9,643 04	19 59	
Victoria & Sydney, B.C.			302 50	1,472 03	321 71		488 42	
Victoria Terminal Railway & Ferry Co.			18 65	95 02	21 72		31 18	
Wabash (in Canada)		11,613 04	13,291 59	63,245 00	5,878 64	10,984 66	51 98	
York & Carleton			2 44	12 90	0 86	1 07	0 13	0 58
Final total	89,948 96	4,443,665 75	1,171,324 68	3,020,680 14	386,278 42	678,829 51	575,512 87	33,437 18

TABLE 6.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	General Expenses—*Concluded.*—Dépenses générales—*Fin.*						
	Pensions. — Pensions.	Stationery and Printing. — Papeterie et impressions.	Other Expenses. — Autres dépenses.	General Joint Facilities—Dr. — Facilitiés communes en général—Dt.	General Joint Facilities—Cr. — Facilitiés communes en général—Av.	Total of General Expenses. — Total des dépenses générales.	Transportation for Investment—Cr. — Transport pour placement—Av.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central & Hudson Bay	....	2,334 44	17,995 07	....	....	66,635 19	....
Algoma Eastern	....	627 98	7,378 55	45 00	....	20,592 97	2,982 50
Alberta & Great Waterways	....	135 49	966 50	....	....	7,685 70	....
Atlantic, Quebec & Western	....	352 30	783 08	....	....	15,888 59	....
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	68 21	144 39	179 51	....	....	4,774 36	90 05
British Yukon	....	280 71	1,197 71	....	....	21,458 40	....
Canada & Gulf Terminal	....	353 18	....	....	....	7,931 65	....
Canada Southern	14,942 47	26,121 62	22,977 38	....	....	346,499 79	....
Canadian Government Railways—							
Intercolonial	86,760 43	28,353 76	18,630 06	....	....	375,613 73	....
Prince Edward Island	3,851 93	1,155 49	709 05	....	....	15,414 59	....
International of New Brunswick	1,685 12	562 92	371 85	....	....	7,405 67	....
St. John & Quebec	332 45	....	60 21	....	....	3,722 51	....
Transcontinental	17,097 06	15,065 62	8,540 98	391 17	....	178,488 74	....
Canadian Northern System	....	55,983 61	199,474 93	4,474 40	2,982 95	1,136,440 06	....
Canadian Pacific	....	118,442 67	356,061 28	2,206 97	....	2,629,633 34	....
Cape Breton	....	....	39 07	....	....	2,286 15	....
Caraquet & Gulf Shore	....	250 00	2,394 43	....	....	11,631 35	....
Central Canada	....	162 18	460 92	....	....	6,881 65	....
Central Vermont	480 00	862 05	6 60	....	....	10,666 23	....
Crow's Nest Southern	77 92	196 39	206 92	....	....	7,160 64	120 98
Cumberland	....	....	3,184 47	....	....	6,708 48	....
Dominion Atlantic	6,081 43	3,143 17	2,890 71	....	....	71,023 08	....
Eastern British Columbia	....	128 84	5 23	....	....	3,002 04	....
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	....	891 35	2,017 52	....	....	33,899 94	....
Elgin & Havelock	22 87	3 84	938 27	....	....	1,000 95	....
Essex Terminal	....	319 04	16,639 91	....	....	20,582 11	....
Esquimalt & Nanaimo	....	282 09	792 17	....	....	11,356 74	....
Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co	....	92 77	240 25	....	....	4,393 34	....
Grand Trunk System	309,920 30	69,932 11	142,130 06	49 24	1,321 80	1,434,504 43	3,089 59

Grand Trunk Pacific	876 63	12,040 82	7,243 82	2,218 70	11 87	240,790 38	
Grand Trunk Pacific Branch Lines	301 67	3,783 77	2,443 15			74,069 29	
Hereford	326 43	249 61	378 35			5,442 33	
Kent Northern			251 35			2,001 95	
Kettle Valley		1,224 81	1,380 30			15,997 49	
Lotbinière & Mégantic		37 17	1,071 43			5,575 40	
Maine Central		51 29	77 09			1,088 90	
Manitoba Great Northern	39 69	96 44	114 92			3,756 65	46 96
Maritime Coal, Railway & Power Co.		28 80				3,818 50	
Massawippi Valley		Cr. 4 25	102 67			12,036 97	
Midland Railway of Manitoba	176 18	735 32	376 72	2,785 65		15,193 63	
Moncton & Buctouche	27 77	478 24	538 16			5,841 41	
Montreal & Atlantic			1,409 10			37,225 95	
Morrissey, Fernie & Michel		328 57	170 60	4,564 80		14,094 54	
Napierville Junction		312 32	462 64			22,745 80	
Nelson & Fort Sheppard	53 14	174 58	151 89			5,073 46	2 64
New Brunswick Coal & Railway Co.		32 75	664 42			3,630 59	
New Westminster Southern			7 74			807 66	0 15
Ottawa & New York	32 64	301 52	126 79			7,673 44	
Père Marquette		4,862 95	3,755 69			107,618 53	89 56
Quebec Central	3,982 50	1,327 66	7,724 40			59,843 58	
Quebec, Montreal & Southern		1,789 27	1,125 79			23,227 10	
Quebec Oriental		404 30	693 39			16,987 86	
Quebec Railway, Light & Power Co.		487 24	1,116 51			13,223 10	
Red Mountain	5 86	25 25	14 88			892 78	0 54
Roberval-Saguenay		1,630 70	7,529 24			22,284 87	
Rutland & Noyan		38 39	220 55			890 76	
Salisbury & Albert			3,464 32			6,362 38	
St. Lawrence & Adirondack	68 30	576 85	44 92			12,282 68	
St. Martins	29 41	83 69	97 93			1,314 18	
Sydney & Louisburg			16,232 49			43,255 94	
Temiscouata		673 07	3,412 02	540 00		17,282 75	
Temiskaming & Northern Ontario	759 94	5,419 76	14,598 42		119 33	105,531 87	1,089 91
Thousand Islands		63 33	43 60			4,026 11	
Toronto, Hamilton & Buffalo		2,318 67	8,456 66			89,997 16	
Vancouver, Victoria & Eastern	264 65	645 26	775 37	449 06	583 04	25,590 48	240 00
Victoria & Sidney, B.C.		298 84				2,883 50	
Victoria Terminal Railway & Ferry Co.		17 74				184 31	
Wabash (in Canada)	662 18	5,214 37	3,760 76	1,033 20		104,122 38	303 64
York & Carleton	11 44	1 92	4 68			36 02	
Final total	448,938 62	371,929 03	897,315 45	18,758 19	5,018 99	7,597,985 10	8,056 58

TABLE 6.—Summary of Operating Expenses for the year ending June 30, 1918—*Concluded.*

TABLEAU 6.—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Fin.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Recapitulation of Expenses.—Récapitulation des dépenses.								
	Maintenance of Way and Structures. — Entretien des voies et constructions.	Maintenance of Equipment. — Entretien du matériel.	Traffic. — Trafic.	Transportation—Rail Line. — Transport par rails.	Transportation—Water Line. — Transport par eau.	Miscellaneous Operations. — Exploitations diverses.	General Expenses. — Dépenses générales.	Transportation for Investment, Cr. — Transport pour placement, Av.	Total Operating Expenses. — Total des frais d'exploitation.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central & Hudson Bay	356,521 73	224,203 45	8,159 35	499,413 22	267,293 60		66,635 19		1,422,226 54
Algoma Eastern	143,225 03	115,348 53	5,495 23	309,748 37			20,592 97	2,982 50	591,427 63
Alberta & Great Waterways	20,709 04	19,055 18	1,071 93	52,042 11			7,685 70		100,563 96
Atlantic, Quebec & Western	50,165 18	27,482 95		87,131 87			15,888 59		180,668 59
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	59,885 13	13,300 16	3,166 02	63,345 49			4,774 36	90 05	144,381 11
British Yukon	35,901 68	11,367 59	7,681 05	46,431 98			21,458 40		122,840 70
Canada & Gulf Terminal	12,129 55	11,977 67	1,414 57	29,183 77			7,931 65		62,637 21
Canada Southern	1,651,159 07	1,910,526 66	353,136 77	5,684,015 42		180,932 06	346,499 79		10,126,269 77
Canadian Government Railways—									
Intercolonial	4,584,863 87	3,850,563 54	289,228 44	12,614,422 10	182,652 16	440,890 87	375,613 73		22,338,234 71
Prince Edward Island	310,655 91	128,334 14	11,765 15	590,596 05	133,613 66		15,414 59		1,190,379 50
International of New Brunswick	112,405 41	44,854 72	5,488 74	166,466 11			7,405 67		336,620 65
St. John & Quebec	53,834 81	6,776 58	4,042 70	89,303 62			3,722 51		157,680 22
Transcontinental	3,765,959 55	2,191,099 26	165,904 57	4,838,057 36		36,199 18	178,488 74		11,175,708 66
Canadian Northern System	7,673,480 38	7,060,069 74	784,111 98	21,320,699 14	5,494 16	543,970 97	1,136,440 06		38,524,266 43
Canadian Pacific	19,031,500 71	24,334,150 24	3,065,852 48	58,919,013 90	963,905 25	2,625,893 04	2,629,633 34		111,569,948 9
Cape Breton	9,810 59	1,543 97	76 75	12,985 96			2,286 15		26,703 42
Caraquet & Gulf Shore	33,793 15	15,581 77	415 01	43,623 40			11,631 35		105,044 68
Central Canada	19,226 04	3,659 49	380 11	21,731 18			6,881 65		51,878 47
Central Vermont	144,940 66	33,214 39	6,836 49	170,910 98		110 17	10,666 23		366,678 92
Crow's Nest Southern	70,233 61	31,089 29	4,017 31	84,938 00			7,160 64	120 98	197,317 87
Cumberland	31,729 97	15,473 01	51 08	61,184 25			6,708 48		115,146 79
Dominion Atlantic	218,853 89	97,163 59	26,422 84	502,090 44			71,023 08		915,553 84
Eastern British Columbia	15,423 04	5,785 89		17,439 55			3,002 04		41,650 52
Edmonton, Dunvegan & B. C.	180,754 76	80,559 07	7,053 48	243,614 40		137 20	33,899 94		546,018 85
Elgin & Havelock	9,568 06	2,088 89	34 57	7,906 04			1,000 95		20,598 51
Essex Terminal	19,309 97	12,158 71	408 91	36,399 25			20,582 11		88,858 95
Esquimalt & Nanaimo	139,782 15	104,587 95	270 31	269,474 25			11,356 74		525,471 40

Fredericton, Grand Lake Coal & Railway Co.	19,748 25	5,647 54	147 00	56,119 95			4,393 34		86,056 08
Grand Trunk System	6,065,644 67	10,765,338 82	1,062,821 31	23,614,026 96		312,757 59	1,434,504 43	3,089 59	43,252,004 19
Grand Trunk Pacific	2,096,208 85	2,233,079 39	158,382 31	3,371,305 13		170,047 95	240,790 38		8,269,814 01
Grand Trunk Pacific Branch Lines	668,804 01	596,088 02	50,315 64	1,056,588 52		9,722 37	74,069 29		2,455,587 85
Hereford	50,119 72	21,749 43	2,098 53	75,637 59			5,422 33		155,047 60
Kent Northern	6,944 28	4,084 58		10,578 60			2,001 95		23,609 41
Kettle Valley	271,997 28	77,555 50	6,000 22	263,768 57		10,744 35	15,997 49		646,063 41
Lotbinière & Mégantic	11,824 11	4,279 26	411 00	13,817 79			5,575 40		35,907 56
Maine Central	3,139 17	2,791 48	439 11	12,313 18			1,088 90		19,771 84
Manitoba Great Northern	66,829 45	9,736 78	1,952 48	43,477 13			3,756 65	46 96	125,705 53
Maritime Coal, Railway & Power Co.	21,964 62	8,972 50		43,485 61			3,818 50		78,241 23
Massawippi Valley	71,201 03	48,880 64	3,375 85	178,208 55			12,036 97		313,703 04
Midland Railway of Manitoba	53,233 10	54,635 49	8,776 62	218,835 07		13,394 35	15,193 63		364,068 26
Muncton & Buctouche	30,061 48	8,112 58	42 53	17,079 85			5,841 41		61,137 85
Montreal & Atlantic	283,251 38	305,173 10		811,101 46			37,225 95		1,436,751 89
Morrissey, Fernie & Michel	11,981 81	13,302 95		43,149 17			14,094 54		82,528 47
Napierville Junction	47,862 56	25,869 67	1,483 97	103,434 18			22,745 80		201,396 18
Nelson & Fort Sheppard	41,514 15	10,723 97	2,603 51	48,571 96			5,073 46	2 64	108,484 41
New Brunswick Coal & Railway Co.	26,976 57	6,017 04	45 00	16,927 61			3,630 59		53,596 81
New Westminster Southern	7,937 85	1,963 73	20 15	6,888 32			807 66	0 15	17,617 56
Ottawa & New York	85,832 04	51,774 83	6,528 20	204,994 33			7,673 44		356,802 84
Père Marquette	355,951 42	237,156 99	64,740 59	1,270,185 22			107,618 53	89 56	2,035,563 19
Quebec Central	275,115 08	190,614 82	29,747 34	841,418 44		12,569 17	59,843 58		1,409,308 43
Quebec, Montreal & Southern	172,136 27	189,445 30	9,989 67	280,137 24			23,227 10		674,935 58
Quebec Oriental	106,920 72	35,862 20		115,864 10			16,987 86		275,634 88
Quebec Railway, Light & Power Co.	13,120 75	23,738 21	2,367 09	46,313 78			13,223 10		98,762 93
Red Mountain	11,806 52	1,758 10	809 79	18,803 53			892 78	0 54	34,070 18
Roberval-Saguenay	32,581 32	15,524 63	2,148 69	77,447 66			22,284 87		149,987 17
Rutland & Noyan	4,629 13	2,397 37	1,031 38	7,583 71			890 76		16,532 35
Salisbury & Albert	19,069 54	4,385 51	33 26	20,729 37			6,362 38		50,580 06
St. Lawrence & Adirondack	121,106 59	61,781 40	8,950 83	521,417 89			12,282 68		725,539 39
St. Martins	7,163 57	447 42	43 31	9,482 39			1,314 18		18,450 87
Sydney & Louisburg	162,389 88	265,307 60	2,403 50	340,181 68			43,255 94		813,538 60
Temiscouata	62,608 94	37,964 83	4,980 28	111,118 19			17,282 75		233,954 99
Temiskaming & Northern Ontario	462,892 83	382,105 31	19,674 44	1,153,815 39		49,373 58	105,531 87	1,089 91	2,172,303 51
Thousand Islands	5,060 16	276 18		22,837 44			4,026 11		32,199 89
Toronto, Hamilton & Buffalo	317,566 27	398,082 59	28,234 07	811,689 98		21,667 57	89,997 16		1,667,237 64
Vancouver, Victoria & Eastern	420,822 96	117,899 03	14,417 44	607,186 45		3,642 29	25,590 48	240 06	1,189,318 59
Victoria & Sidney, B.C.	5,722 97	2,571 71	1,036 44	22,217 15			2,883 50		34,431 77
Victoria Terminal Ry. & Ferry Co.	350 08	158 59	66 15	1,426 32			184 31		2,185 45
Wabash (in Canada)	356,953 35	728,749 68	93,773 33	1,829,089 54		11,613 04	104,122 38	303 64	3,123,997 68
York & Carleton	1,990 04	213 64	17 12	5,972 94			36 02		8,229 76
Final Total	51,614,857 71	57,304,234 84	6,342,393 99	145,107,396 15	1,552,958 83	4,443,665 75	7,597,985 10	8,056 58	273,955,435 79

TABLE 7.—Income Account for

TABLEAU 7.—Compte du revenu pour

Number.—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Net.		Outside Operations.—Opérations extérieures.			
		Operating Revenue. — Revenu des opérations.	Operating Deficit. — Déficit des opérations.	Revenue. — Revenu.	Expense. — Dépenses.	Profit. — Profits.	Loss. — Pertes.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Algoma Central & Hudson Bay	578,615 90					
2	Algoma Eastern	287,730 96					
3	Alberta Great Waterways		9,856 77	4,166 84	7,274 83		3,107 99
4	Atlantic, Quebec & Western	1,635 75					
5	Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay		94,677 37				
6	British Yukon	92,956 49					
7	Canada & Gulf Terminal	9,703 29		2,000 00		2,000 00	
8	Canada Southern	5,238,522 61					
	Canadian Gov. Railways—						
9	Intercolonial		2,079,001 95				
10	Prince Edward Island		537,233 64				
11	International of New Brunswick		170,685 64				
12	St. John & Quebec		58,996 01				
13	Transcontinental		2,199,505 05				
14	Canadian Northern System	5,543,559 45					
15	Canadian Pacific	38,704,152 69		5,313,208 52	3,719,018 46	1,594,190 06	
16	Cape Breton		12,084 18				
17	Caraquet & Gulf Shore	780 60					
18	Central Canada		28,513 46				
19	Central Vermont		18,080 00				
20	Crow's Nest Southern		104,553 91				
21	Cumberland	14,669 06					
22	Dominion Atlantic	297,220 14		5,392 39	6,048 33		655 94
23	Eastern British Columbia		298 50				
24	Edmonton, Dunvegan & British Columbia	118,167 28		25,648 19	11,835 86	13,812 33	
25	Elgin & Havelock		4,541 71				
26	Essex Terminal	30,328 11					
27	Esquimalt & Nanaimo	296,354 29					
28	Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co	64,865 95					
29	Grand Trunk System	7,714,324 32					
30	Grand Trunk Pacific		414,072 72	72,963 50		72,963 50	
31	Grand Trunk Pacific Br'h Lines		618,902 50				
32	Hereford		85,879 27				
33	Kent Northern	8,454 65					
34	Kettle Valley		38,293 26				
35	Lotbiniere & Megantic	5,599 44					
36	Maine Central	1,096 86					
37	Manitoba Great Northern		102,547 17				
38	Maritime Coal, Railway & Power Co	28,952 64					
39	Massawippi Valley		93,259 94				
40	Midland of Manitoba		80,674 22				
41	Moncton & Buctouche		26,350 38				
42	Montreal & Atlantic	8,962 02					
43	Morrissey, Fernie & Michel	12,242 17					
44	Napierville Junction	91,979 09					
45	Nelson & Fort Sheppard		53,193 25				
46	New Brunswick Coal & Railway Co	4,830 03					
47	New Westminster Southern		12,610 97				
48	Ottawa & New York		76,155 66				
49	Pere Marquette	1,253,636 04					
50	Quebec Central	553,249 71					

SESSIONAL PAPER No. 20b

the year ending June 30, 1918.

l'exercice terminé le 30 juin 1918.

Total.		Taxes Deduction. — Déduction des taxes.	Total.		Other income from all other Sources.— Autres recettes prov. de toutes les autres sources.	Total Gross. Corporate. Total brut. du revenu.		—Number.—Numéro.
Net Revenue. — Revenu net.	Net Deficit. — Déficit net.		Operating Income. — Opérations revenu.	Operating Loss. — Operations pertes.		Income. — Revenu.	Loss. — Pertes.	
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
578,615 90		31,976 03	546,639 87		134,381 21	681,021 08		1
287,730 96		3,194 79	284,536 17		2,089 16	286,625 33		2
	12,964 76	1,865 43		14,830 19	23,217 84	8,387 65		3
1,635 75		3,276 56		1,640 81	60,569 62	58,928 81		4
	94,677 37	1,072 98		95,750 35	355 98		95,394 37	5
92,956 49		6,826 17	86,130 32		15,965 00	102,095 32		6
11,703 29		1,091 04	10,612 25			10,612 25		7
5,238,522 61		603,069 54	4,635,453 07		584,162 53	5,219,615 60		8
	2,079,001 95			2,079,001 95			2,079,001 95	9
	537,233 64			537,233 64	303 25		536,930 39	10
	170,685 64			170,685 64	333 74		170,351 90	11
	58,996 01			58,996 01	216 71		58,779 30	12
	2,199,505 05			2,199,505 05	25,840 80		2,173,664 25	13
5,543,559 45		434,488 02	5,109,071 43			5,109,071 43		14
40,298,342 75		2,279,604 09	38,018,738 66		11,276,718 35	49,295,457 01		15
	12,084 18			12,084 18			12,084 18	16
780 60			780 60			780 60		17
	28,513 46	230 80		28,744 26			28,744 26	18
	18,080 00	7,767 45		25,847 45	22,538 95		3,308 50	19
	104,553, 91	24,690 11		129,244 02	15 03		129,228 99	20
14,669 06			14,669 06			14,669 06		21
296,564 20		1,682 13	294,882 07		17,000 00	311,882 07		22
	298 50	3,088 90		3,387 40			3,387 40	23
131,979 61		2,109 10	129,870 51		40,289 07	170,159 58		24
	4,541 71			4,541 71			4,541 71	25
30,328 11			30,328 11			30,328 11		26
296,354 29		39,541 47	256,812 82			256,812 82		27
64,865 95		269 35	64,596 60			64,596 60		28
7,714,324 32		799,377 90	6,914,946 42		4,062,874 61	10,977,821 03		29
	341,109 22	49,963 19		391,072 41	2,335,409 83	1,944,337 42		30
	618,902 50	23,794 02		642,696 52	418 33		642,278 19	31
	85,879 27	1,829 91		87,709 18	21 00		87,688 18	32
8,454 65			8,454 65			8,454 65		33
	38,293 26	13,593 89		51,887 15			51,887 15	34
5,599 44		900 00	4,699 44			4,699 44		35
1,096 86		669 69	427 17			427 17		36
	102,547 17	671 44		103,218 61	318 43		102,900 18	37
28,952 64			28,952 64			28,952 64		38
	93,259 94	2,008 17		95,268 11	1,402 02		93,866 09	39
	80,674 22	26,251 90		106,926 12	24,755 88		82,170 24	40
	26,350 38	170 55		26,520 93			26,520 93	41
8,962 02		22,582 97		13,620 95	1,400 00		12,220 95	42
12,242 17		125 91	12,116 26			12,116 26		43
91,979 09		904 42	91,074 67		2,660 21	93,734 88		44
	53,193 25	23,804 41		76,997 66	7,422 97		69,574 69	45
4,830 03			4,830 03			4,830 03		46
	12,610 97	631 46		13,242 43	7,616 60		5,625 83	47
	76,155 66	12,191 98		88,347 64	3,769 93		84,577 71	48
1,253,636 04		21,403 66	1,232,232 38		159,388 23	1,391,620 61		49
553,249 71		15,250 19	537,999 52		5,500 53	543,500 05		50

TABLE 7.—Income Account for the

TABLEAU 7 —Compte du revenu pour

Number.—Numéro.	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Net.		Outside Operations.—Opérations extérieures.			
		Operating Revenue. — Revenu des opérations.	Operating Deficit. — Déficit des opérations.	Revenue. — Revenu.	Expenses. — Dépenses.	Profit. — Profits.	Loss. — Pertes.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
51	Quebec, Montreal & Southern		29,264 35				
52	Quebec Oriental	25,974 25					
53	Quebec Railway, Light & Power Co	22,078 58					
54	Red Mountain		21,882 85				
55	Roberval-Saguenay	49,555 57					
56	Rutland & Noyan		5,875 35				
57	Salisbury & Albert	97 75					
58	St. Lawrence & Adirondack	637,345 37					
59	St. Martins		3,790 51				
60	Sydney & Louisburg	107,174 36					
61	Temiscouata	67,006 12					
62	Temiskaming & Northern Ontario	478,806 36					
63	Thousand Islands	14,688 34					
64	Toronto, Hamilton & Buffalo	898,470 73					
65	Vancouver, Victoria & Eastern		527,718 45				
66	Victoria & Sidney, B.C.		3,286 87				
67	Victoria Terminal Railway & Ferry Co	17 21		151 00	2 10	148 90	
68	Wabash (in Canada)	511,280 33					
69	York & Carleton	1,415 56					
		63,776,500 07	7,511,785 91	5,423,530 94	3,744,179 58	1,683,114 79	3,763 93

year ending June 30, 1918—*Continued.*

l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Total.		Taxes Deduction. — Déduction des taxes.	Total.		Other income from all other Sources.— Autres recettes prov. de toutes les autres sources.	Total Gross.-Total brut. Corporate. du revenu.		Number.-Numéro.
Net Revenue. — Revenu net.	Net Deficit. — Déficit net.		Operating Income. — Opérations revenu.	Operating Loss. — Operations pertes.		Income. — Revenu.	Loss. — Pertes.	
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
....	29,264 35	9,654 82	....	38,919 17	294,563 79	255,644 62	....	51
25,974 25	....	3,087 58	22,886 67	....	1 00	22,887 67	....	52
22,078 58	....	7,609 08	14,469 50	....	....	14,469 50	....	53
....	21,882 85	3,850 77	....	25,733 62	35 63	....	25,697 99	54
49,555 57	....	1,322 50	48,233 07	....	47,500 00	95,733 07	....	55
....	5,875 35	8 37	....	5,883 72	4,000 00	....	1,883 72	56
97 75	....	....	97 75	....	....	97 75	....	57
637,345 37	....	8,674 73	628,670 64	....	726 11	629,396 75	....	58
....	3,790 51	....	....	3,790 51	....	....	3,790 51	59
107,174 36	....	....	107,174 36	....	....	107,174 36	....	60
67,006 12	....	4,530 94	62,475 18	....	1,059 84	63,535 02	....	61
478,806 36	....	....	478,806 36	....	156,484 21	635,290 57	....	62
14,688 34	....	102 91	14,585 43	....	714 67	15,300 10	....	63
898,470 73	....	82,783 34	815,687 39	....	82,903 53	898,590 92	....	64
....	527,718 45	124,903 22	....	652,621 67	222,696 28	....	429,925 39	65
....	3,286 87	1,202 41	....	4,489 28	....	....	4,489 28	66
166 11	....	1,562 55	....	1,396 44	223 05	....	1,173 39	67
511,280 33	....	....	511,280 33	....	....	511,280 33	....	68
1,415 56	....	....	1,415 56	....	....	1,415 56	....	69
65,385,995 42	7,441,930 40	4,711,262 84	61,024,636 96	7,791,834 78	19,627,863 92	79,882,353 72	7,021,687 62	

TABLE 7.—Income Account for the

TABLEAU 7.—Compte due revenu pour

	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Deductions from Gross Corporate		
		Rents Accrued for Lease of other Roads. — Loyers provenant des baux sur d'autres voies.	Other Rents. — Autres loyers.	Loss on Separately Operated Properties. — Pertes sur propriétés exploitées séparement.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Algoma Central & Hudson Bay		11,976 79	
2	Algoma Eastern		174,626 54	
3	Alberta Great Waterways		40,289 07	
4	Atlantic, Quebec & Western		20,636 83	
5	Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay		1,868 39	
6	British Yukon			
7	Canada & Gulf Terminal			
8	Canada Southern		2,901,696 24	
	Canadian Government Railways—			
9	Intercolonial		254,191 45	
10	Prince Edward Island			
11	International of New Brunswick		17,755 60	
12	St. John & Quebec		27,992 21	
13	Transcontinental		493,525 44	
14	Canadian Northern System	225,000 00	507,574 18	
15	Canadian Pacific	2,372,133 58	129,196 15	
16	Cape Breton			
17	Caraquet & Gulf Shore		10,207 41	
18	Central Canada		7,478 10	
19	Central Vermont		36,347 18	
20	Crow's Nest Southern		6,553 70	
21	Cumberland			
22	Dominion Atlantic	48,966 98	54,282 50	
23	Eastern British Columbia		10,597 45	
24	Edmonton, Dunvegan & British Columbia		44,632 35	
25	Elgin & Havelock			
26	Essex Terminal			
27	Esquimalt & Nanaimo		35,167 15	
28	Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co		36,732 75	
29	Grand Trunk System	574,979 30	171,721 30	
30	Grand Trunk Pacific		151,109 02	1,891,971 87
31	Grand Trunk Pacific Branch Lines		110 00	
32	Hereford		1,207 90	
33	Kent Northern		1,450 00	
34	Kettle Valley	28,605 06	69,754 81	
35	Lotbiniere & Megantic		2,106 96	
36	Maine Central		226 33	
37	Manitoba Great Northern		7,196 37	
38	Maritime Coal, Railway & Power Co		6,777 42	
39	Massawippi Valley	24,000 00	45,979 98	
40	Midland of Manitoba		82,043 38	
41	Moncton & Buctouche		1,551 45	
42	Montreal & Atlantic	33,120 00	32,055 86	
43	Morrissey, Fernie & Michel			
44	Napierville Junction		58,244 32	
45	Nelson & Fort Sheppard		4,663 60	
46	New Brunswick Coal & Railway Co		5,245 45	
47	New Westminster Southern		26 37	
48	Ottawa & New York		58,083 33	
49	Pere Marquette	174,674 02	736,891 93	
50	Quebec Central		36,154 35	
51	Quebec, Montreal & Southern		4,374 71	
52	Quebec Oriental		23,313 57	
53	Quebec Railway, Light & Power Co			
54	Red Mountain		180 27	

year ending June 30, 1918—*Continued.*

l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Income.—Déductions du revenu brut.					Net Corporate.—Revenu net.		
Interest Accrued on Funded Debt. — Intérêt acquis sur dette consolidée.	Other Interest. — Autre intérêt.	Sinking Funds. — Fonds d'amortissement.	All other Deductions. — Toutes autre déductions.	Total Deductions. — Déductions totales.	Income. — Revenu.	Loss. — Pertes.	
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
526,650 00			249,976 67	788,603 46		107,582 38	1
138,875 02	16,319 40			329,820 96		43,195 63	2
133,200 00	18,161 35			191,650 42		183,262 77	3
				20,636 83	38,291 98		4
				1,868 39		97,262 76	5
102,238 00	2,785 76			105,023 76		2,928 44	6
					10,612 25		7
1,130,200 00	524,478 03		1,034 75	4,557,409 02	662,206 58		8
				254,191 45		2,333,193 40	9
						536,930 39	10
				17,755 60		188,107 50	11
				27,992 21		86,771 51	12
				493,525 44		2,667,189 69	13
11,004,175 65	4,994,548 99		51,959 93	16,783,258 75		11,674,187 32	14
647,491 67	10,917 86			3,159,739 26	46,135,717 75		15
						12,084 18	16
				10,207 41		9,426 81	17
39,712 07				47,190 17		75,934 43	18
14,234 60			20,036 70	70,618 48		73,926 98	19
				6,553 70		135,782 69	20
					14,669 06		21
	239,926 67			343,176 15		31,294 08	22
			1,134 20	11,731 65		15,119 05	23
331,120 00	58,982 00		2,120 95	436,855 30		266,695 72	24
						4,541 71	25
					30,328 11		26
193,280 00				228,447 15	28,365 67		27
			45,675 67	82,408 42		17,811 82	28
7,620,689 78	1,541,342 17		2,014,442 52	11,923,175 07		945,354 04	29
6,368,084 04	901,577 08		21,164 22	9,333,906 23		7,389,568 81	30
665,228 37	566,614 06		133 33	1,232,085 76		1,874,363 95	31
32,000 00			500 00	33,707 90		121,396 08	32
				1,450 00	7,004 65		33
541,200 00				639,559 87		691,447 02	34
				2,106 96	2,592 48		35
	3,150 00			3,376 33		2,949 16	36
				7,196 37		110,096 55	37
				6,777 42	22,175 22		38
				69,979 98		163,846 07	39
	130 55			82,173 93		164,344 17	40
				1,551 45		28,072 38	41
52,650 00				117,825 86		130,046 81	42
			5,080 60	5,080 60	7,035 66		43
			18 13	58,262 45	35,472 43		44
				4,663 60		74,238 29	45
				5,245 45		415 42	46
				26 37		5,652 20	47
				58,083 33		142,661 04	48
249,800 00				1,161,365 95	230,254 66		49
257,560 94				293,715 29	249,784 76		50
	258,561 22			262,935 93		7,291 31	51
99,591 50				122,905 07		100,017 40	52
126,283 52				126,283 52		111,814 02	53
				180 27		25,878 26	54

TABLE 7.—Income Account for the

TABLEAU 7.—Compte du revenu pour

	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Deductions from Gross Corporate		
		Rents Accrued for Lease of other Roads. — Loyers provenant des baux sur d'autres voies.	Other Rents. — Autres loyers.	Loss on Separately Operated Properties. — Pertes sur propriétés exploitées séparément.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
55	Roberval-Saguenay		3,153 15	
56	Rutland & Noyan			
57	Salisbury & Albert			
58	St. Lawrence & Adirondack	10,000 00	192,090 38	
59	St. Martins			
60	Sydney & Louisburg			
61	Temiscouata		13,631 45	
62	Temiskaming & Northern Ontario		109,002 07	
63	Thousand Islands		2,876 18	
64	Toronto, Hamilton & Buffalo		12,384 05	
65	Vancouver, Victoria & Eastern		213,514 07	
66	Victoria & Sidney, B.C		2,565 34	
67	Victoria Terminal Railway & Ferry Co		163 73	
68	Wabash (in Canada)			
69	York & Carleton		144 60	
	Final total	3,491,478 94	6,873,321 18	1,891,971 87

year ending June 30, 1918—*Concluded.*

l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Fin.*

Income.—Déductions du revenu brut.					Net Corporate.—Revenu net.		
Interest Accrued on Funded Debt. — Intérêt acquis sur dette consolidée.	Other Interest. — Autre intérêt.	Sinking Funds. — Fonds amortissement.	All other Deductions. — Toutes autre déductions.	Total Deductions. — Déductions totales.	Income. — Revenu.	Loss. — Pertes.	
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
63,760 00	10,504 40	...	3,868 43	81,285 98	14,447 09	...	55
4,000 00	...	...	...	4,000 00	...	5,883 72	56
...	...	...	...	...	97 75	...	57
49,007 55	...	...	...	251,097 93	378,298 82	...	58
...	437 36	...	...	437 36	...	4,227 87	59
...	...	...	...	...	107,174 36	...	60
12,166 66	...	9,733 33	...	35,531 44	28,003 58	...	61
...	4,022 90	...	...	113,024 97	522,265 60	...	62
3,000 00	...	...	...	5,876 18	9,423 92	...	63
257,199 99	18,240 53	...	...	287,824 57	610,766 35	...	64
...	...	...	...	213,514 07	...	643,439 46	65
2,500 00	12,167 62	...	...	17,232 96	...	21,722 24	66
...	18 66	...	...	182 39	...	1,355 78	67
...	...	...	...	...	511,280 33	...	68
...	...	...	...	144 60	1,270 96	...	69
30,665,899 36	9,182,886 61	9,733 33	2,417,146 10	54,532,437 39	49,657,540 02	31,329,311 31	

TABLE 7.—Income Account for the

TABLEAU 7.—Compte du revenu pour

	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Disposal of Net Corporate Income. Dividends.—Dividendes. Common Stock. — Actions ordinaires.	Preferred Stock. — Actions particulières.	Total Dividends. — Total des dividendes.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Algoma Central & Hudson Bay			
2	British Yukon			
3	Canada Southern	450,000 00		450,000 00
4	Canadian Pacific	26,000,000 00	10,278,672 14	36,278,672 14
5	Hereford	32,000 00		32,000 00
6	Quebec Central	169,080 16		169,080 16
7	Quebec Railway, Light & Power		52,500 00	52,500 00
8	Toronto, Hamilton & Buffalo	225,625 00		225,625 00
9	Balance Railways not distributed			
	Totals	26,876,705 16	10,331,172 14	37,207,877 30

year ending June 30, 1918.

l'exercice terminé le 30 juin 1918.

—Distribution des recettes nettes des compagnies.					Balance.		
Additions and Betterments Charged to Income. — Additions et amélioration imputées au revenu.	Appropriation to Reserve. — Appropriation à la réserve.	Miscellaneous. — Divers.	Applied to Improvements. — Appliqué aux améliorations.	Total. — Total.	Credit of Profit and Loss Account. — Crédit du compte des profits et pertes.	Debit of Profit and Loss Account. — Débit du comte des profits et pertes.	
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
....	192,495 65	....	....	192,495 65	....	300,078 03	1
....	3,335 92	....	....	3,335 92	....	6,264 36	2
....	....	....	....	450,000 00	212,206 58	....	3
....	....	....	....	36,278,672 14	9,857,045 61	....	4
Cr. 209 43	....	....	....	31,790 57	....	153,186 65	5
....	....	....	....	169,080 16	80,704 60	....	6
....	....	....	....	52,500 00	....	164,314 02	7
....	....	....	....	225,625 00	385,141 35	....	8
....	....	....	....	....	1,999,064 58	30,985,590 39	9
Cr. 209 43	195,831 57	....	....	37,403,499 44	12,534,162 72	31,609,433 45	

TABLE 7A.—Current Assets and Liabilities.

TABLEAU 7A.—Actif et passif, compte courant.

Current Assets Available for Payment of Current Liabilities.—Actif pour couvrir le passif.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Cash. — En espèces.	Bills Receivable. — Billets recevables.	Due from Agents. — Du par les Agents.	Due from Solvent Companies, Etc. — Du par des compagnies solvables, etc.	Traffic Balances. — Balance du trafic.	Other Cash Assets. — Autre actif en espèces.	Total. Assets. — Total de l'actif.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central	508,066 13		33,028 79	363,304 18	4,760 69	3,400 76	912,560 55
Algoma Eastern	92,734 67	700 00	3,194 17	136,186 82	11,292 64	2,278 37	246,386 67
Alberta, Quebec & Western	31,268 33		51,387 20	77,716 65			160,372 18
Alberta & Great Waterways	937 41		826 80	327,685 59		803,511 30	1,132,961 10
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay							
British Yukon							
Canada & Gulf Terminal	1,418 07		552 08	928 52	7,257 07		10,155 74
Canada Southern	61,513 44	76,742 64		239,429 04		3,150 00	380,835 12
Canadian Northern	17,028,275 29		2,411,430 87	6,992,049 83			26,431,755 99
Canadian Pacific	43,430,155 34		3,926,051 56	8,521,288 29	2,677,509 29		58,555,004 48
Caraquet & Gulf Shore		3,862 94	2,366 76			955 60	7,185 30
Crow's Nest Southern				36,792 86			36,792 86
Central Canada				405,825 92		393,733 18	799,559 10
Detroit River Tunnel	175,978 56			120,104 62			296,083 18
Dominion Atlantic	12,396 86		50,775 51	9,962 32			73,134 69
Eastern British Columbia	2,059 60			26 44	2,617 62	2,143 59	6,847 25
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	11,123 56		16,618 17	179,160 46	17,185 33	517,265 54	741,353 06
Elgin & Havelock							
Grand Trunk				44,663,623 80	3,100,319 48		47,763,943 28
Grand Trunk Pacific	1,639,957 17			4,791,144 31	1,008,452 68	15,751 93	7,455,306 09
Grand Trunk Pacific Branch Lines	70,949 37			121,488 57		3 00	192,440 94
International Bridge	1,539,797 08			57,126 43			1,596,923 51
Kent Northern	2,026 17			1,084 52		210 00	3,320 69
Kettle Valley		74,532 99	5,961 22	156,987 43	48,424 09		285,905 73
Manitoba Great Northern							
Midland of Manitoba	65,083 66		1,416 86	57,083 24			123,583 76
Moncton & Buctouche	1,877 11		91 63	676 31			2,655 05
Morrissey, Fernie & Michel	2,148 90		53 02	3,140 47	178 94	130 96	5,652 29
Napierville Junction	59,902 78		6,432 90		77,935 35	44,490 41	188,761 44
Nelson & Fort Sheppard	7,376 83	55,000 00		58,426 26			120,803 09

New Westminster Southern							
Pere Marquette	2,154,015 03	1,363 69	664,965 28		13,435 87	2,700,918 03	5,534,697 90
Quebec Central	151,491 52		43,227 83	32,803 51	45,408 85		272,931 71
Quebec, Montreal & Southern	176,394 79	274,322 63	25,060 72	453,830 26	113,532 99	7,635 55	1,047,776 94
Quebec Oriental	4,560 14		2,553 93	12,038 53	64,118 55		83,271 15
Quebec Railway, Light & Power				28,886 30			28,886 30
Red Mountain							
Roberval & Saguenay		11,914 75	10,819 85			4,938 32	41,159 81
Salisbury & Albert	3,903 58	6,546 28					10,449 86
Temiscouata	48,003 16	2,334 96	4,096 01	2,478 73	19,317 19	1,140 15	77,370 20
Temiskaming & Northern Ontario			27,796 55	341,245 13	164,365 58	7,100 00	540,507 26
Thousand Islands	10,162 42	15,197 89	116 00	1,475 78			26,952 09
Toronto, Hamilton & Buffalo	394,736 32	500 00	371,769 50	313,621 30			1,080,627 12
Vancouver, Victoria & Eastern				182,153 27			182,153 27
Victoria Terminal		1 00	3,791 44	10,083 93			13,876 37
Victoria & Sidney	3,608 09		413 30	992 15	958 75		5,972 29

TABLE 7A.—Current Assets and Liabilities—*Concluded.*

TABLEAU 7A.—Actif et passif, compte courant—*Fin.*

Current Liabilities.—Passif compte courant.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Loans, Bills Payable. — Billets d'emprint, payables.	Audited Vouchers and Accounts. — Pièces verifiées et comptes.	Wages and Salaries. — Gages et salaries.	Traffic Balances. — Soldes du trafic.	Dividends Uncalled For. — Dividendes non réclamés.	Interest Coupons Unpaid. — Coupons d'intérêt non payés.	Rents. — Loyers.	Miscel-laneous. — Divers.	Total Liabilities. — Total du passif.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Algoma Central		112,891 99	37,842 05	107,275 28		2,058,000 00	541,615 57	12,800 00	2,870,424 89
Algoma Eastern	17,924 94	156,542 29	17,561 19	102,459 37		51,418 02	22,840,68	8,314 23	376,960 72
Atlantic, Quebec & Western		165,105 81	4,955 18	24,355 14		136 41		2,050,000 00	2,244,552 54
Alberta & Great Waterways		22,420 84	3,241 76					1,199,841 63	1,225,504 23
Brandon, Sask. & Hudson Bay		634,498 64							634,498 64
British Yukon				196,488 85				77,991 72	274,480 57
Canada & Gulf Terminal		8,330 27	3,265 41					13,523 98	25,119 66
Canada Southern					1,940 25	245 00	225,000 00		227,185 25
Canadian Northern	95,608,696 66	12,483,707 81	2,467,132 44			2,180,085 44			112,739,622 35
Canadian Pacific		12,591,846 98	3,740,080 85	2,012,968 16	142,349 62	429,107 74		7,189,521 85	26,105,875 20
Caraquet & Gulf Shore	1,427 99	8,464 29	3,154 28					18,733 06	31,779 62
Crow's Nest Southern		673,614 07							673,614 07
Central Canada	487,894 86	45,369 98	139 50						533,404 34
Detroit River Tunnel					90,000 00				90,000 00
Dominion Atlantic	1,606,912 50	81,354 44	23,473 89	26,027 62					1,737,768 45
Eastern British Columbia	420,000 00	3,343 70	3,719 75	1,117 58				447 60	428,628 63
Edmonton, Dunvegan & B.C.		1,688,230 99	19,609 23	217 65					1,708,057 87
Elgin & Havelock	8,734 44	2,095 95				20,974 99			31,805 38
Grand Trunk	33,787,375 82	7,667,386 29	3,135,945 51		185,764 84	3,468,212 03		17,225,22265	65,469,907 14
Grand Trunk Pacific	19,593,316 85	1,652,076 70	872,496 70			6,332,734 82		1,090,603 31	29,541,228 38
G.T.P. Branch Lines	11,019,686 55	143,035 04				25,767 87		920,541 01	12,109,030 47
International Bridge								1,239,754 85	1,239,754 85
Kent Noerthrn	564 55	2,434 61	249 61	1,603 83					4,852 60
Kettle Valley	90,831 05	107,020 81	30,341 49	53,493 33		2,255,000 00		40 00	2,536,726 68
Manitoba Great Northren		602,913 02							602,913 02
Midland of Manitoba		785,722 69	8,217 32						793,940 01
Moncton & Buctouche	505 20	28,240 96							28,746 16
Morrissey, Fernie & Michel	21,506 25	3,145 58	1,968 20					140,052 18	166,672 21
Napierville Junction	6,200 00	23,198 06		7,393 65				40,288 40	77,080 11
Nelson & Fort Sheppard		1,027,589 90							1,027,589 90
New Westminster Southern		86,923 40							86,923 40
Pere Marquette	2,500,000 00	2,006,675 86	977,588 66	1,165,249 26		797,697 50		373,005 33	7,820,216 61

Quebec Central	....	154,712 58	72,247 35	31,696 68	43,690 62	203,508 74	....	168,597 20	674,453 17
Quebec, Montreal & Southern	8,702,033 84	71,684 41	....	77,255 26	....	....	....	556 13	8,851,529 64
Quebec Oriental	....	153,479 54	7,651 73	61,335 11	....	711,020 00	....	....	898,422 38
Quebec Railway, Light & Power	....	1,308,232 48	....	....	....	....	....	....	1,308,232 48
Red Mountain	....	292,516 00	....	....	....	....	....	....	292,516 00
Roberval & Saguenay	173,360 59	18,215 02	....	....	....	....	....	44,407 47	235,983 08
Salisbury & Albert	2,268 53	....	2,466 00	....	....	....	....	....	4,734 53
Temiscouata	....	6,515 86	13,197 41	7,447 58	1,418 92	....	....	24,164 81	52,744 58
Temiskaming & Northern Ontario	98,715 93	283,167 05	1,670 84	31,563 76	....	....	....	2 46	415,120 04
Thousand Islands	2,022 19	2,990 57	....	....	....	....	....	....	5,012 76
Toronto, Hamilton & Buffalo	500,000 00	527,422 41	15,643 98	413,104 93	56,406 25	5,380 00	....	858 67	1,518,816 24
Vancouver, Victoria & Eastern	....	1,221,042 76	3 83	....	....	....	....	....	1,221,046 59
Victoria Terminal	....	138,971 05	532 52	2,124 90	....	....	....	8,724 05	150,352 52
Victoria & Sidney	....	4,314 75	1,158 63	2,786 98	....	....	....	4,733 23	12,993 59

TABLE 8.—Summary of Earnings and Expenses for the year ending June 30, 1918.

TABLEAU 8.—Sommaire des recettes et des dépenses pour l'année finissant le 30 juin 1918.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Bridge Tolls Revenue. — Péages sur ponts. Revenu.	Sleeping Car Revenue. — Chars-dortoirs. Revenu.	Parlour and Chair Car Revenue. — Chars-palais. Revenu.	Switching Revenue. — Aiguillage. Revenu.	Power Revenue. — Force motrice. Revenu.	Rents of Buildings and other Property. — Loyer d'édifices et autres propriétés.	Total Revenue. — Total du revenu.	Total Operating Expenses. — Total des frais d'exploitation.	Net Operating Revenue. — Revenu net de l'exploitation.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Detroit River Tunnel Co	....	....	....	....	....	1,050,000 00	1,050,000 00	....	1,050,000 00
International Bridge Co	438,831 96	....	....	....	....	....	438,831 96	83,255 74	355,576 22
St. Clair Tunnel Co	....	....	....	314,883 50	8,589 36	1,221 50	324,694 36	176,058 09	148,636 27
The Pullman Co	....	704,647 00	39,614 00	....	....	....	744,261 00	583,294 27	160,966 73
Totals	438,831 96	704,647 00	39,614 00	314,883 50	8,589 36	1,051,221 50	2,557,787 32	842,608 10	1,715,179 22

TABLE 9.—Summary of Passengers and Tons Carried, Train Mileage and Mileage Operated for the year ending June 30, 1918.

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Tons Carried. — Tonnes de marchandises transportées.	Tons Carried One Mile. — Tonnes transportées un mille.	Passengers Carried. — Voyageurs transportés.	Passengers Carried One Mile. — Voyageurs transportées un mille.	Revenue Freight-trains. — Trains donnant revenu marchandises.	Revenue Passenger-trains. — Trains donnant revenu voyageurs.	Revenue Mixed-trains. — Convois mixt. donnant revenu.	Special Revenue Train. — Trains spéciale revenu.	Total Revenue Train. — Revenu total trains.	Non-revenue Train. — Convois sans des
	No.	No.	No.	No.	Miles.	Miles.	Miles.	Miles.	Miles.	Miles.
Algoma Central & Hudson Bay	836,280	101,339,272	38,564	2,625,082	306,515	60,330	14,840	1,011	382,696	14,578
Algoma Eastern	2,609,163	32,657,663	60,477	1,414,976	101,109	50,623			151,732	170
Alberta & Great Waterways	60,263	4,953,011	9,835	624,985	18,633	6,015	20,792		45,440	601
Atlantic, Quebec & Western	220,110	8,727,641	44,636	1,348,970	40,723	28,789	36,239		105,751	1,367
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	26,043	1,126,725	22,022	781,807	21,528	42,926			64,454	
British Yukon	28,700	2,463,575	6,913	368,720	4,837	461	28,655	586	34,539	2,611
Canada & Gulf Terminal	46,988	1,400,419	25,667	560,603			20,304	260	20,564	
Canada Southern	10,409,361	1,566,969,563	1,518,705	150,629,334	1,829,515	1,976,572	146,941	371	3,953,399	76,293
Canadian Government Railways—										
Intercolonial	8,177,862	2,090,377,028	4,632,016	284,633,916	4,728,109	3,190,339	467,589	5,709	8,391,746	280,053
Prince Edward Island	193,470	8,409,498	376,891	9,383,641	37,033	94,517	216,079		347,629	16,857
International of New Brunswick	157,642	10,880,580	34,565	1,375,699	64,019	35,256	67,762	56	167,093	11,091
St. John & Quebec	78,943	3,334,975	50,534	1,227,846	12,483	430	65,559		78,472	5,201
Transcontinental	4,078,734	1,476,798,332	913,566	57,772,534	2.290,743	826,597	431,031	385	3,548,756	138,580
Canadian Northern System	14,048,252	4,188,935,476	10,294,830	327,608,708	9,711,230	6,279,467	1,887,796	41,469	17,919,962	1,036,158
Canadian Pacific	30,522,035	13,875,720,871	15,179,047	1,519,558,178	23,791,329	17,652,919	1,956,288	9,449	43,409,985	958,378
Cape Breton	7,811	196,548	13,221	282,325			19,406		19,406	
Caraquet & Gulf Shore	46,799	1,923,474	14,596	598,636						
Central Canada	13,374	648,613	6,030	292,307	1,456		10,284	100	11,840	1,047
Central Vermont	575,816	15,470,141	281,822	3,702,904	70,539	119,132	34,829	503	225,003	8,445
Crow's Nest Southern	197,730	8,065,046	11,373	337,407	48,325	33,023			81,348	6,362
Cumberland	344,897	2,632,576	44,845	530,197	10,622		27,994		38,616	
Dominion Atlantic	435,265	30,937,539	430,225	17,568,926	178,744	251,060	90,088	839	520,731	17,383
Eastern British Columbia	153,309	1,697,650	3,240	32,922		456	7,608		8,064	481
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	189,918	28,172,596	46,757	5,816,711	118,488	85,020	22,518	4,113	230,139	7,662
Elgin & Havelock	11,389	125,279	8,232	90,552			14,748		14,748	
Essex Terminal	368,732	1,843,660					28,000		28,000	
Esquimalt & Nanaimo	546,459	18,884,313	308,656	7,795,133	111,831	151.272	4,140		267,243	14,606
Fredericton, Grand Lake Coal & Railway Co.	218,948	7,794.103	14,317	379,244			32,486		32,486	
Grand Trunk System	23,385,853	4,531,932,818	11,041,854	568,371,287	9,911,704	7,026,797	650,071	760	17,589,332	604,639
Grand Trunk Pacific	2,138,472	815,253,290	430,762	53,702,766	2,002,253	986,247	93,690	473	3,082,663	349,250
Grand Trunk Pacific Branch Lines	1,221,326	114,971,677	287,837	14,969,331	413,789	326,244	221,491	745	962,269	137,460

Hereford	111,726	3,259,518	28,452	444,533	1,161	30,403	32,137		63,701	2,188
Kent Northern	14,400		6,500							
Kettle Valley	320,680	21,373,586	58,523	6,529,504	134,444	197,039	25,512	5,699	362,694	74,540
Lotbiniere & Megantic	62,867	895,894	11,370	156,968			18,780		18,780	
Maine Central	219,372	1,118,797	104,116	530,992	4,040	3,950	5,900		13,890	145
Manitoba Great Northern	41,286	1,846,846	6,564	148,662	4,680	9,984	24,024		38,688	41
Maritime Coal, Railway & Power Co.	278,853	2,866,268	19,465	179,198			31,615		31,615	
Massawippi Valley	565,037	16,612,478	169,901	2,346,103	38,375	63,368	22,505		124,248	2,027
Midland of Manitoba	173,783	12,404,579	59,941	3,627,683	42,545	98,765			141,310	
Moncton & Buctouche	18,957	379,140	22,899	503,778			15,024		15,024	2,642
Montreal & Atlantic	1,781,437	98,909,665	332,004	8,117,480	238,812	136,535	154,661		530,008	6,483
Morrissey, Fernie & Michel	466,244	2,844,088	105,050	640,805			35,511		35,511	
Napierville Junction	845,512	24,241,474	80,069	2,825,270	32,270	50,068	13,358	42	95,738	5,801
Nelson & Fort Sheppard	35,525	1,088,625	25,384	580,357	18,451	36,732			55,183	2,277
New Brunswick Coal & Railway Co.	44,177	674,382	26,074	624,120			37,725		37,725	
New Westminster Southern	28,377	137,270	907	14,191	440		3,690		4,130	
Ottawa & New York	502,409	26,062,989	134,160	3,313,407	54,984	75,222		60	130,266	8,131
Pere Marquette	2,892,736	535,492,444	208,517	3,952,893	788,656	186,568			975,224	4,556
Quebec Central	1,160,735	94,587,884	450,755	19,419,465	235,931	270,164	249,219	2,720	758,034	217,067
Quebec, Montreal & Southern	773,455	36,639,853	243,371	5,618,844	110,122	90,071	74,632		274,825	25,104
Quebec Oriental	206,492	17,135,410	40,720	2,274,323	103,983	29,926	30,696		164,605	16,410
Quebec Railway, Light & Power Co.	236,031	3,392,882	41,123	277,991	25,232	2,345			27,577	231
Red Mountain	25,064	217,855	6,466	58,022			8,928		8,928	249
Roberval-Saguenay	178,692	5,728,126	36,630	606,151	36,640	23,922	9,393		69,955	2,760
Rutland & Noyan	326,406	1,106,516	30,005	101,717	2,358	1,247			3,605	
Salisbury & Albert	47,598	1,192,141	10,924	246,042			28,900		28,900	
St. Lawrence & Adirondack	2,494,847	100,356,770	636,992	12,929,274	183,528	144,371		55	327,954	9,501
St. Martins	11,359	161,688	5,916	112,166		60	14,580		14,640	
Sydney & Louisburg	3,433,044	52,191,604	160,395	2,014,350	155,078	24,808	20,096		199,982	
Temiscouata	230,345	8,922,073	66,648	1,840,642	6,169	50,808	68,003		124,980	14,204
Temiskaming & Northern Ontario	1,157,869	217,260,868	484,696	26,981,491	577,150	396,794	51,937	354	1,026,235	25,356
Thousand Islands	41,046	246,276	40,097	240,582			82,678		82,678	
Toronto, Hamilton & Buffalo	3,584,724	135,128,399	509,315	16,395,275	217,703	212,114		888	430,705	9,012
Vancouver, Victoria & Eastern	975,733	30,535,327	150,885	4,048,356	74,354	112,221	101,785	74	288,434	37,589
Victoria & Sidney, B.C.	19,682	180,694	53,129	679,282	7,168	27,180	1,264		35,612	
Victoria Terminal Railway & Ferry Co.	11,973	11,853	51,134	50,623	446	1,684	79		2,209	
Wabash (in Canada)	2,861,479	619,141,319	159,167	27,167,525	1,222,737	349,348			1,572,085	3,332
York & Carleton	13,791	82,746	6,995	41,970			7,776		7,776	
Total	127,543,687	31,029,072,279	50,737,294	3,190,025,682	60,143,014	41,850,189	7,787,636	76,721	109,857,560	4,158,919

ELECTRIC RAILWAYS.—

TABLE 1.—Summary of Road Mileage, Passengers and

TABLEAU 1.—Sommaire des chemins, milles parcourus et

No — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Track Mileage. — Voies.				
		Length of Road First Main Track. — Longueur de chemin, première voie principale	Length of Road Second Main Track. — Longueur de chemin seconde voie principale.	Total Main Track. — Longueur totale de voie principale.	Length of Sidings and Turnouts. — Longueur de voies de déviation et de garage.	Total Computed as Single Track. — Total calculé comme voie simple
1	Berlin & Waterloo (now Kitchener & Waterloo)	3·28	1·40	4·68	0·38	5·06
2	Berlin & Northern	3·15	....	3·15	....	3·15
3	Berlin, Waterloo, Wellesley & Lake Huron	17·81	2·90	20·71	7·25	27·96
4	Brandon Municipal	10·31	....	10·31	....	10·31
5	Brantford & Hamilton	23·19	....	23·19	0·30	23·49
6	Brantford Municipal	14·61	1·95	16·56	....	16·56
7	British Columbia	244·22	72·43	316·56	49·41	366·06
8	Calais Street	7·00	....	7·00	....	7·00
9	Calgary Municipal	55·50	15·50	71·00	1·00	72·00
10	Canadian Resources Development	1·75	....	1·75	0·16	1·91
11	Cape Breton	30·59	....	30·59	1·29	31·88
12	Chatham, Wallaceburg & Lake Erie	38·05	....	38·05	3·66	41·71
13	Cornwall	4·00	....	4·00	2·50	6·50
14	Edmonton Radial	31·09	21·27	52·36	1·54	53·90
15	Fort William	19·88	9·56	29·44	0·94	30·38
16	Guelph Radial	8·03	....	8·03	0·67	8·70
17	Halifax Tramways (now Nova Scotia Tramways & Power Co., Ltd)	12·29	9·29	21·58	0·04	21·62
18	Hamilton & Dundas	6·98	0·20	7·18	1·60	8·78
19	Hamilton, Grimsby & Beamsville	22·60	....	22·60	3·60	26·20
20	Hamilton Street	17·40	16·30	33·70	....	33·70
21	Hamilton Radial	22·86	8·69	31·55	0·20	31·75
22	Hull	15·67	12·15	27·82	3·90	31·72
23	International Transit	4·30	....	4·30	0·22	4·52
24	Kingston, Portsmouth & Cataraqui	7·00	1·00	8·00	....	8·00
25	Lake Erie & Northern	51·00	....	51·00	3 80	54·80
26	Lethbridge Municipal	7·00	4·13	11·13	....	11·13
27	Levis County	11·75	....	11·75	....	11·75
28	London Street	27·48	7·64	35·12	0·98	36·10
29	London & Lake Erie	29·75	....	29·75	1·50	31·25
30	London & Port Stanley	24·50	....	24·50	19·80	44·30
31	Moncton Tramways	4·47	....	4·47	0·03	4·50
32	Montreal Tramways	124·26	80·41	204·67	28·82	233·49
33	Montreal & Southern Counties	52·20	....	52·20	4·33	56·53
34	Moosejaw	9·00	1·50	10·50	1·50	12·00
35	Nelson	2·13	1·25	3·38	0·05	3·43
36	Niagara Falls Park & River	11·91	11·20	23·11	1·37	24·48
37	Niagara, St. Catharines & Toronto	61·58	....	61·58	20·03	81·61
38	Niagara, Welland & Lake Erie	1·87	....	1·87	0·30	2·17
39	Nipissing Central	15·37	....	15·37	4·79	20·16
40	Oshawa	9·00	3·00	12·00	1·00	13·00
41	Ottawa	28·11	24·71	52·82	....	52·82
42	Peterborough Radial	6·55	....	6·55	0·79	7·34
43	Port Arthur	12·43	6·10	18·53	1·04	19·57

CHEMINS DE FER ÉLECTRIQUES.

Freight carried for the year ending June 30, 1918.

voyageurs transportés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918.

	Car Mileage. — Milles parcourus.			Passenger Traffic. — Voyageurs transportés.			Freight Traffic. — Marchandises transportées.	
Length of Track Leased. — Longueur de voies offermées.	Passenger Car Mileage. — Milles parcourus voitures voyageurs.	Freight, Mail and Express Car Mileage. — Milles parcourus marchandises, postes et messageries.	Total Car Mileage. — Total de parcours par les voitures.	Fare Passengers Carried. — Voyageurs payant place	Transfer Passengers Carried. — Voyageurs de correspondances.	Total Passengers Carried. — Total des voyageurs.	Number of Tons of Freight Carried. — Nombre de tonnes de merchandises transportées.	No — N°
....	199,334	....	199,334	1,315,037	14,253	1,329,290	....	1
....	35,254	....	35,254	161,266	....	161,266	....	2
....	259,061	40,508	299,569	1,294,337	....	1,294,337	176,949	3
....	....	....	....	....	....	....	....	4
....	334,007	40,456	374,463	711,848	....	711,848	5,337	5
....	393,921	7,938	401,859	1,909,750	....	1,909,750	82	6
147·52	11,845,266	1,223,784	13,069,050	52,853,373	7,649,360	60,502,733	365,426	7
....	183,960	....	183,960	748,697	11,429	760,126	....	8
....	2,900,042	12,460	2,912,502	14,519,256	3,959,893	18,479,149	8,945	9
....	6,388	....	6,388	1,913	....	1,913	....	10
19·03	701,674	18,681	720,355	5,466,012	85,580	5,551,592	....	11
....	200,000	148,650	348,650	258,776	....	258,776	97,250	12
....	208,440	18,815	227,255	440,851	....	440,851	89,733	13
....	1,845,497	17,202	1,862,699	10,214,019	1,370,727	11,584,746	200	14
....	730,107	....	730,107	3,430,129	684,666	4,114,795	....	15
....	209,350	11,000	220,350	1,125,552	185,180	1,310,732	23,721	16
....	1,371,352	....	1,371,352	9,537,172	842,401	10,379,573	....	17
....	161,181	....	161,181	1,002,355	....	1,002,355	352	18
....	378,487	35,032	413,519	739,386	....	739,386	40,921	19
....	2,754,918	....	2,754,918	18,303,824	4,441,099	22,744,923	....	20
....	486,869	14,998	501,867	1,167,273	....	1,167,273	47,746	21
....	819,448	34,767	854,215	3,278,032	52,692	3,330,724	7,270	22
....	261,528	....	261,528	2,258,563	150	2,258,713	....	23
....	199,680	....	199,680	1,049,697	139,046	1,188,743	....	24
....	340,536	72,236	412,772	440,508	....	440,508	64,802	25
....	259,983	....	259,983	1,086,813	32,353	1,119,166	....	26
....	425,963	12,558	438,521	1,964,291	342,149	2,306,440	2,130	27
....	1,913,047	....	1,913,047	11,987,965	1,682,848	13,670,813	....	28
....	....	....	....	....	....	....	....	29
....	486,130	347,437	833,567	842,641	....	842,641	614,351	30
....	79,792	....	79,792	351,698	....	351,698	....	31
....	....	....	....	....	....	....	....	32
27·83	713,920	195,428	909,348	2,263,702	147,623	2,411,325	12,467	33
....	458,226	....	458,226	2,441,341	....	2,441,341	....	34
....	60,750	....	60,750	332,234	....	332,234	....	35
....	274,328	....	274,328	1,155,160	....	1,155,160	....	36
....	1,250,374	111,710	1,362,084	5,788,656	128,431	5,917,087	429,703	37
....	84,566	....	84,566	680,515	....	680,515	....	38
13·13	253,864	....	253,864	1,179,920	....	1,179,920	....	39
....	52,121	32,585	84,706	307,112	....	307,112	227,064	40
....	4,998,041	....	4,998,041	29,347,692	9,782,564	39,130,256	....	41
....	433,782	....	433,782	1,575,652	428,706	2,004,358	....	42
....	641,992	....	641,992	3,626,722	248,113	3,874,835	....	43

TABLE 1.—Summary of Road Mileage, Passengers and

TABLEAU 1.—Sommaire des chemins, milles parcourus et

No — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Track Mileage. — Voies.				
		Length of Road First Main Track. — Longueur de chemin, première voie princi-pale.	Length of Road Second Main Track. — Longueur de chemin seconde voie princi-pale.	Total Main Track. — Longueur totale de voie principale.	Length of Sidings and Turnouts. — Longueur de voies de déviation et de garage.	Total Computed as Single Tracks. — Total calculé comme voie simple.
44	Quebec, Railway, Light & Power (Citadel)	16·75	5·38	22·13	....	22·13
45	Quebec Railway, Light & Power (Montmorency)	28·60	9·80	38·40	3·00	41·40
46	Regina Municipal	25·34	6·78	32·12	2·15	34·27
47	Sandwich, Windsor & Amherstburg	41·37	....	41·37	....	41·37
48	Sarnia	8·25	....	8·25	1·00	9·25
49	Sherbrooke	9·00	....	9·00	0·53	9·53
50	Sudbury, Copper Cliff Suburban	9·00	....	9·00	....	9·00
51	Shawanagan Falls	3·75	....	3·75	....	3·75
52	St. Thomas	6 25	....	6·25	0·25	6·50
53	Saskatoon	12·63	3·53	16·16	0·12	16·28
54	Schomberg & Aurora	14·40	....	14·40	....	14·40
55	Suburban Rapid Transit	17·26	3·44	20·70	0·32	21·02
56	Toronto	61·86	59·52	121·38	8·43	129·81
57	Toronto Suburban	19·54	....	19·54	....	19·54
58	Toronto & York Radial	72·17	....	72·17	9·83	82·00
59	Toronto Civic	10·26	9·77	20·03	1·60	21·63
60	Three Rivers Traction Co	7·10	....	7·10	0·50	7·60
61	Winnipeg	63·26	39·64	102·90	7·38	110·28
62	Windsor, Essex & Lake Shore	36·17	1·13	37·30	1·85	39·15
63	Winnipeg, Selkirk & Lake Winnipeg	38·48	1·54	40·02	0·82	40·84
64	Yarmouth	3·00	....	3·00	....	3·00
	Totals	1,616·36	453·11	2,069·47	206·57	2,276·04

Freight carried for the year ending June 30, 1918—*Concluded.*

voyageurs transportés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Fin.*

	Car Mileage. — Milles parcourus.			Passenger Traffic. — Voyageurs transportés.			Freight Traffic. — Merchandises transportées.	
Length of track Leased. — Longueur de voies affermées.	Passenger car Mileage. — Milles parcourus par voitures voyageurs.	Freight, Mail and Express Mileage. — Milles parcourus par voitures marchandises, postes et messageries	Total car Mileage. — Total de milles parcourus par les voitures.	Fare passengers Carried. — Voyageurs payant place.	Transfer passengers Carried. — Total des voyagenrs de correspondances.	Total passengers Carried. — Voyageurs transportés.	Number of Tons of of freight Carried. — Nombre de tonnes de marchandises transportées.	No — N°
....	2,138,959	....	2,138,959	12,671,372	3,150,045	15,821,417	....	44
....	438,704	....	438,704	1,781,609	....	1,718,609	....	45
....	925,890	7,533	933,423	5,167,522	617,478	5,785,000	32,636	46
9·45	1,102,308	....	1,102,308	6,544,570	966,099	7,510,669	....	47
....	204,244	4,952	209,196	1,254,647	100,936	1,355,583	156,518	48
....	408,797	....	408,797	1,481,892	261,022	1,742,914	....	49
....	128,256	....	128,256	506,818	5,010	511,828	....	50
....	....	....	....	....	....	....	....	51
....	....	....	....	441,620	123,568	565,188	....	52
....	752,100	....	752,100	4,111,042	691,844	4,802,886	....	53
....	45,639	16,003	61,642	39,109	....	39,109	12,532	54
....	826,624	....	826,624	2,625,703	160,329	2,786,032	844	55
....	20,676,608	....	20,676,608	164,142,462	63,721,914	227,864,376	....	56
....	633,451	16,121	649,572	4,119,109	292,353	4,411,462	4,002	57
....	1,491,456	103,393	1,594,849	7,464,032	....	7,464,032	44,502	58
....	1,460,204	....	1,460,204	18,232,979	1,714,888	19,947,867	....	59
....	390,347	....	390,347	1,578,601	328,618	1,907,219	....	60
....	10,154,286	....	10,154,286	56,065,534	19,203,894	75,269,428	....	61
....	269,083	104,878	373,961	549,057	3,974	553,031	26,858	62
....	435,403	....	435,403	1,181,083	....	1,181,083	5,189	63
....	90,660	....	90,660	246,955	....	246,955	....	64
216·96	81,786,198	2,649,125	84,435,323	487,365,456	123,571,235	610,936,691	2,497,530	

TABLE 2.—Summary of Capital at the close of the year ending June 30, 1918.

TABLEAU 2.—Sommaire du capital à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1918.

No — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Stocks. — Actions.	Bonds. — Obligations.	Total Capital. — Capital total.
		$	$	$
1	Berlin & Waterloo (now Kitchener & Waterloo)	....	141,763	141,763
2	Berlin & Northern	17,800	2,400	20,200
3	Berlin, Waterloo, Wellesley & Lake Huron	125,000	426,000	551,000
4	Brandon Municipal	....	450,000	450,000
5	Brantford & Hamilton	300,000	660,000	960,000
6	Brantford Municipal	....	270,000	270,000
7	British Columbia	9,173,000	7,068,138	16,241,138
8	Calgary Municipal	....	2,365,173	2,365,173
9	Canadian Resources Development	486,000	....	486,000
10	Cape Breton (a)	1,359,000	1,096,000	2,455,000
11	Chatham, Wallaceburg & Lake Erie	760,600	694,500	1,455,100
12	Cornwall	200,000	....	200,000
13	Edmonton Interurban	600,000	....	600,000
14	Edmonton Radial	....	3,065,660	3,065,660
15	Fort William Terminal Railway & Bridge Co	125,000	....	125,000
16	Fort William	....	1,112,000	1,112,000
17	Grand Valley	1,100,000	688,800	1,788,800
18	Guelph Radial	193,000	....	193,000
19	Halifax Tramway (a) (Now Nova Scotia Tramways & Power Co.)	4,586,000	2,250,000	6,836,000
20	Hamilton and Dundas	100,000	100,000	200,000
21	Hamilton, Grimsby & Beamsville	235,000	150,000	385,000
22	Hamilton Radial	111,150	160,000	271,150
23	Hamilton Street	1,205,000	400,000	1,605,000
24	Hull	292,000	....	292,000
25	International Transit Co	150,000	160,000	310,000
26	Kingston, Portsmouth & Cataraqui	83,100	99,250	182,350
27	Lake Erie & Northern	1,500,000	2,317,500	3,817,500
28	Lethbridge Municipal	....	463,439	463,439
29	Levis County	422,900	151,100	574,000
30	London Street	637,480	563,000	1,200,480
31	London & Lake Erie	2,000,000	840,000	2,840,000
32	London &Port Stanley	....	1,131,000	1,131,000
33	Moncton Tramways (a)	1,125,400	289,000	1,414,400
34	Montreal Tramways	3,394,300	35,608,153	39,002,453
35	Montreal & Southern Counties	1,000,000	....	1,000,000
36	Moosejaw	760,372	35,000	795,372
37	Nelson	....	81,000	81,000
38	Niagara Falls, Park & River	....	600,000	600,000
39	Niagara, St. Catharines & Toronto	922,000	1,098,000	2,020,000
40	Niagara, Welland & Lake Erie	250,000	48,000	298,000
41	Nipissing Central	530,000	....	530,000
42	Oshawa	40,000	18,452	58,452
43	Ottawa	1,876,900	410,000	2,286,900
44	Peterborough Radial	100,000	....	100,000
45	Pictou County	300,000	300,000	600,000
46	Port Arthur	....	850,602	850,602
47	Quebec Ry., Light & Power Co. (a)	3,250,000	2,525,670	5,775,670
48	Regina	....	1,675,000	1,675,000
49	Sandwich, Windsor & Amherstburg	297,000	600,000	897,000
50	Sarnia	90,000	90,000	180,000
51	Saskatoon	....	793,036	793,036
52	Shawinigan Falls Terminal	300,000	193,800	493,800
53	Sherbrooke (a)	1,127,000	1,114,700	2,241,700
54	St. John	800,000	1,000,000	1,800,000
55	St. Stephen, now Calais Street	100,000	100,000	200,000
56	St. Thomas	85,028	....	85,028
57	Suburban Rapid Transit	100,000	500,000	600,000
58	Sudbury & Copper Cliff	173,100	94,000	267,100

(a) Represents all divisions of the Company.

TABLE 2.—Summary of Capital at the close of the year ending June 30, 1918—*Concluded.*

TABLEAU 2.—Sommaire du capital à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Fin.*

No — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Stocks. — Actions.	Bonds. — Obligations.	Total Capital. — Capital total.
		$	$	$
59	Sydney & Glace Bay	500,000	385,000	885,000
60	Schomberg & Aurora	250,000	300,000	550,000
61	Three Rivers Traction	250,700	450,000	700,700
62	Toronto	12,000,000	4,210,200	16,210,200
63	Toronto Suburban	1,500,000	2,628,000	4,128,000
64	Toronto & York Radial	2,000,000	1,640,000	3,640,000
65	Toronto Civic	....	2,082,737	2,082,737
66	Windsor, Essex & Lake Shore	750,000	750,000	1,500,000
67	Winnipeg (*a*)	13,380,000	5,000,000	18,380,000
68	Winnipeg, Selkirk & Lake Winnipeg	500,000	653,200	1,153,200
69	Windsor & Tecumseh	100,000	189,000	289,000
70	Yarmouth	250,990	250,000	500,990
	Final Totals	73,864,820	93,388,273	167,253,093

TABLE 3.—Summary of Gross Earnings from

TABLEAU 3.—Sommaire des recettes brutes

No. — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Revenue from Transportation. — Recettes des voitures. Passenger Revenue. — Voyageurs.	Baggage Revenue. — Marchandises.	Parlour chair and Special Car Revenue. — Wagons-salons et voitures spéciales.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Berlin & Waterloo (now Kitchener & Waterloo)	51,740 66	235 25	
2	Berlin & Northern	47,465 90		
3	Berlin, Waterloo, Wellesley & Lake Huron	91,591 07	5 90	
4	Brandon Municipal			
5	Brantford & Hamilton	179,124 99		679 90
6	Brantford Municipal	107,370 67		
7	British Columbia	2,700,773 69		
8	Calais Street	37,449 67		
9	Calgary	597,883 01		
10	Canadian Resources Development	95 65		
11	Cape Breton	273,300 60		980 25
12	Chatham, Wallaceburg & Lake Erie	57,350 07	1 30	
13	Cornwall	18,777 75		
14	Edmonton Radial	488,030 51		249 70
15	Fort William	146,490 32		308 77
16	Guelph Radial	45,153 43		
17	Halifax Tramways (now Nova Scotia Tramways and Power Co.)	413,341 92		
18	Hamilton & Dundas	73,368 14		946 66
19	Hamilton, Grimsby & Beamsville	103,173 01		556 10
20	Hamilton Street	782,728 82		262 00
21	Hamilton Radial	151,569 98		161 10
22	Hull	169,158 46	2,343 22	
23	International Transit Co	91,498 82		
24	Kingston, Portsmouth & Cataraqui	48,069 33		
25	Lake Erie & Northern	139,138 59	3 50	
26	Lethbridge Municipal	52,029 58		
27	Levis County	92,267 26		55 00
28	London Street	437,810 95		489 34
29	London & Lake Erie			
30	London & Port Stanley	170,861 75	1,595 21	8 00
31	Moncton Tramways	15,015 97		
32	Montreal Tramways			
33	Montreal & Southern Counties	261,515 47	176 70	2,219 95
34	Moosejaw	104,440 36		
35	Nelson	14,275 20		
36	Niagara Falls Park & River	108,825 06	0 50	134 90
37	Niagara, St. Catharines & Toronto	464,639 08	216 95	
38	Niagara, Welland & Lake Erie	31,368 02		
39	Nipissing Central	81,017 62	445 25	427 50
40	Oshawa	15,355 59	0 30	
41	Ottawa	1,284,970 27	63 15	
42	Peterborough Radial	74,306 00		
43	Pictou County			
44	Port Arthur	142,152 97		336 48
45	Quebec Rly, Light & Power Co. (Citadel)	534,184 72		983 74
46	Quebec Rly. Light & Power Co. (Montmorency)	188,040 86	89 20	5,348 98
47	Regina Municipal	227,297 45		905 90
48	Sandwich, Windsor & Amherstberg	319,735 82		549 00
49	Sarnia	55,136 36	2,478 36	
50	Saskatoon	205,368 94		
51	Schemberg & Aurora	10,522 96		
52	Shawinigan Falls			
53	Sherbrooke	63,706 39		44 00
54	St. Thomas	19,632 50		

Operation for the year ending June 30, 1918.

d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1918.

Revenue from Transportation. — Recettes des voitures.							
Mail Revenue. — Postes.	Express Revenue. — Messageries.	Milk Revenue. — Lait.	Freight Revenue. — Marchandises.	Switching Revenue. — Aiguillage.	Miscellaneous Revenue. — Recettes diverses.	Total.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1,742 50						53,718 41	1
221 25					40 40	7,727 55	2
1,793 99	14,785 21		112,035 05			220,211 22	3
							4
	432 64		20,764 46			201,001 99	5
			1,760 53			109,131 20	6
			517,923 93			3,218,697 62	7
						37,449 67	8
			7,075 58			604,958 59	9
						95 65	10
1,508 34	9,493 29				620 00	285,902 48	11
571 22	1,441 16	485 70	60,225 73	1,172 35		121,247 53	12
1,040 53			13,399 44			33,217 72	13
			142 00		3,328 48	491,750 69	14
387 50						147,186 59	15
			4,268 74			49,422 17	16
						413,341 92	17
248 00	1,035 36		157 57			75,755 73	18
750 00	9,595 50		29,281 91			143,356 52	19
						782,990 82	20
234 00			12,141 73			164,106 81	21
1,000 01			31,687 11			204,188 80	22
			21 00			91,519 82	23
						48,069 33	24
	15,535 91		54,703 99			209,381 99	25
						52,029 58	26
350 00			3,400 49			96,072 75	27
666 67						438,966 96	28
							29
1,140 08	3,993 24		121,721 94	21,887 02		321,207 24	30
						15,015 97	31
							32
232 96	5,388 43	9,176 50	19,901 23			298,611 24	33
						104,440 36	34
						14,275 20	35
556 48	390 65			2,349 28		112,256 87	36
663 55	4,423 31	1,238 00	230,800 82	33,615 87	460 79	736,058 37	37
						31,368 02	38
		79 54		12,631 72		94,601 63	39
582 72	10,757 02		130,065 37	1,139 45		157,900 45	40
3,825 18				30 00	267 00	1,289,155 60	41
						74,306 00	42
							43
350 00					6 45	142,845 90	44
198 12					6,813 35	542,179 93	45
1,297 84	4,294 85	811 25				199,882 98	46
			7,128 61		2,232 88	237,564 84	47
735 00			8,175 90			329,195 72	48
2,212 00			5,478 13			65,304 85	49
						205,368 94	50
			7,369 16			17,892 12	51
			57,507 10	3,294 00		60,801 10	52
						63,750 39	53
						19,632 50	54

TABLE 3.—Summary of Gross Eearnings from

TABLEAU 3.—Sommaire des recettes brutes

No. — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Revenue from Transportation. — Recettes des voitures. Passenger Revenue. — Voyageurs.	Baggage Revenue. — Marchandises.	Parlour Chair and Special Car Revenue. — Wagons-salons et voitures spéciales.
		$ cts.	$ cts.	$ cts
55	Suburban Rapid Transit Co	103,227 17		237 60
56	Sudbury Copper Cliff Suburban	41,523 94		
57	Three Rivers Traction Co	78,673 65		272 00
58	Toronto	6,415,847 64		
59	Toronto Civic	305,694 37		
60	Toronto Suburban	229,462 49		
61	Toronto & York Radial	597,339 36		
62	Windsor, Essex & Lake Shore	127,344 86		2,169 80
63	Winnipeg	2,159,607 49		1,517 75
64	Winnipeg, Selkirk & Lake Winnipeg	123,816 60		275 75
65	Yarmouth	11,984 26		
	Totals	21,943,644 04	7,654 79	20,120 17

Operation for the year ending June 30, 1918—*Concluded.*

d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Fin.*

Revenue from Transportation. — Recettes des voitures.							
Mail Revenue. — Postes.	Express Revenue. — Messageries.	Milk Revenue. — Lait.	Freight Revenue. — Marchandises.	Switching Revenue. — Aiguillage.	Miscellaneous Revenue. — Recettes diverses.	Total.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
720 00	504 00	5,046 15	....	....	....	109,734 92	55
....	....	....	....	....	....	41,523 94	56
468 00	....	....	1 65	....	....	79,415 30	57
....	....	....	....	....	....	6,415,847 64	58
....	....	....	....	....	....	305,694 37	59
100 00	8,395 05	2,093 96	....	....	502 17	240,553 67	60
3,499 00	2,090 36	....	74,587 16	....	....	677,515 88	61
....	1,079 81	....	25,825 13	....	1,319 12	157,738 72	62
6,570 00	....	....	....	....	688 47	2,168,383 71	63
....	1,617 23	....	17,857 11	....	....	143,566 69	64
400 00	....	....	....	....	....	12,384 26	65
34,064 94	95,253 02	18,931 10	1,575,408 57	76,119 69	16,279 11	23,787,475 43	

TABLE 3.—Summary of Gross Earnings from

TABLEAU 3.—Sommaire des recettes brutes

No. — Nº	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Revenue from Operations — Recettes d'exploiation			
		Station and Car Priveleges. — Privilèges de gares et voitures.	Parcel-room Receipts. — Salle des colis.	Storage. — Emmagasinage.	Car Service. — Voitures
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Berlin and Waterloo (now Kitchener and Waterloo)	621 00			
2	Berlin and Northern	150 00			
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron				
4	Brandon Municipal				
5	Brantford and Hamilton		62 88		
6	Brantford Municipal				
7	British Columbia				
8	Calais Street	150 00			
9	Calgary	6,175 13			
10	Canadian Reserves Development				
11	Cape Breton	999 96			
12	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	327 81	21 85		470 00
13	Cornwall	232 00			
14	Edmonton Radial	4,299 90			
15	Fort William	673 50			
16	Guelph Radial	451 25			
17	Halifax Tramways (now Nova Scotia Tramways and Power Co.				
18	Hamilton and Dundas	100 00			
19	Hamilton, Grimsby and Beamsville	350 00			
20	Hamilton Street	725 00			
21	Hamilton Radial	300 00			
22	Hull	1,075 00			
23	International Transit Co	1,493 49			
24	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	400 00			
25	Lake Erie and Northern		75 10		
26	Lethbridge Municipal				
27	Levis County	660 00			
28	London Street	3,222 17			
29	London and Lake Erie				
30	London and Port Stanley			103 21	6,549 00
31	Moncton Tramways	200 00			
32	Montreal Tramways				
33	Montreal and Southern Counties	1,597 22	180 45	12 84	121 00
34	Moosejaw	1,001 05			
35	Nelson				
36	Niagara Falls Park and River	382 22	23 39		
37	Niagara, St. Catharines and Toronto	502 13	1,709 58	260 44	15,291 50
38	Niagara, Welland and Lake Erie	238 80			
39	Nipissing Central	500 00			1,593 00
40	Oshawa	426 80		500 66	12,191 00
41	Ottawa	3,125 00			
42	Peterborough Radial	440 00			
43	Picton County				
44	Port Arthur	824 49			
45	Quebec Railway, Light and Power Co. (Citadel)	3,211 88			
46	Quebec Railway, Light and Power Co. (Montmorency)	2,716 63	160 58	44 70	1,134 42
47	Regina Municipal	4,950 94			
48	Sandwich, Windsor and Amherstburg	1,220 00			
49	Sarnia				
50	Saskatoon	1,304 94			
51	Schomberg and Aurora				
52	Shawinigan Falls				

Operation for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

other than Transportation. — autres que par les voitures.								
Telegraph and Telephone Service. — Télégraphe et téléphone.	Rents of Tracks and Terminals. — Loyers de voies et de terminus.	Rents of Equipment. — Loyers du matériel.	Rents of Buildings and other Property. — Loyers de bâtiments et autres propriétés.	Power — Force-motrice.	Miscellaneous. — Divers.	Total.	Total Gross Earnings. — Total des recettes brutes.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
	1,563 42			1,873 49	150 00	4,207 91	57,926 32	1
			203 50		78 88	432 38	8,159 93	2
0 80	600 00		316 78	65 57	145 24	1,128 39	221,339 61	3
								4
		286 48	5,881 67			6,231 03	207,233 02	5
		549 96		1,620 00		2,169 96	111,301 16	6
							3,218,697 62	7
		87 59		4,208 16	31 15	4,476 90	41,926 57	8
					895 75	7,070 88	612,029 47	9
							95 65	10
						999 96	286,902 44	11
		2,865 25	254 54		5,398 27	9,337 72	130,585 25	12
				168 00	1,645 64	2,045 64	35,263 36	13
			720 00		2,253 13	7,273 03	499,023 72	14
					128 08	801 58	147,988 17	15
			249 96	2,640		727 61	50,149 78	16
					8,350 72	8,350 72	421,692 64	17
	7,341 65	388 06	161 00			7,990 71	83,746 44	18
		5,244 47	3,072 00			8,666 47	152,022 99	19
		1,736 18	1,977 58			4,438 76	787,429 58	20
		8,105 14	978 00			9,383 14	173,489 95	21
	356 00	274 85	1,350 00			3,055 85	207,244 65	22
					47,758 09	49,251 58	140,771 40	23
			902 80		437 11	1,739 91	49,809 24	24
		1,044 00	612 00		124 49	1,855 59	211,237 58	25
			783 00	1,121 58	210 65	2,115 23	54,144 81	26
						660 00	96,732 75	27
			194 50		329 76	3,746 43	442,713 39	28
								29
	5,601 35		2,859 22		32,594 03	47,706 81	368,914 05	30
						200 00	15,215 97	31
								32
			515 00	1,881 00	297 55	4,605 06	303,216 30	33
					1,740 72	2,741 77	107,182 13	34
					320 90	320 90	14,596 10	35
		0 42	175 01	676 54		1,257 58	113,514 45	36
	93 24	2 74	856 92		11,647 62	30,364 17	766,422 54	37
						238 80	31,606 82	38
			196 00		535 62	2,824 62	97,426 25	39
			1,291 72		680 32	15,090 50	172,990 95	40
			775 40	736 56	394 60	5,031 56	1,294,187 16	41
					118 28	558 28	74,864 28	42
								43
		178 71		300 00	597 89	1,901 09	144,746 99	44
					154 91	3,366 79	545,546 72	45
			1,698 82		3,276 40	9,031 55	208,914 53	46
		130 00	12 00		1,355 39	6,448 33	244,013 17	47
			15 00		988 38	2,223 38	331,419 10	48
					3,649,84	3,649 84	68,954 69	49
					1,424 83	2,729 77	208,098 71	50
							17,892 12	51
					564 05	564 05	61,365 15	52

TABLE 3.—Summary of Gross Earnings from

TABLEAU 3.—Sommaire des recettes brutes

No. — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Revenue from Operations — Recettes d'exploiation			
		Station and Car Priveleges. — Privilèges de gares et voitures.	Parcel-room Receipts. — Salle des colis.	Storage. — Emmagasinage.	Car Service. — Voitures
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
53	Sherbrooke	841 18			
54	St. Thomas	360 50			
55	Suburban Rapid Transit Co				
56	Sudbury, Copper Cliff Suburban				
57	Three Rivers Traction Co	560 75			
58	Toronto	36,054 66			
59	Toronto Civic	1,227 00			
60	Toronto Suburban	545 59			
61	Toronto and York Radial	1,300 00			
62	Windsor, Essex and Lake Shore	600 13	154 90		
63	Winnipeg	9,615 00			
64	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	600 00			
65	Yarmouth	261 00			
	Totals	97,014 12	2,388 73	921 85	37,349 92

Operation for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

other than Transportation. — autres que par les voitures.								
Telegraph and Telephone Service. — Télégraphe et téléphone.	Rents of Tracks and Terminals. — Loyers de voies et de terminus.	Rents of Equipment. — Loyers du matériel.	Rents of Buildings and other Property. — Loyers de bâtiments et autres prporiétés.	Power — Force-motrice.	Miscel-laneous. — Divers.	Total.	Total Gross Earnings. — Total des recettes. brutes.	No — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
					689 19	1,530 37	65,280 76	53
					504 43	864 93	20,497 43	54
	654 33	50 01				704 34	110,439 26	55
							41,523 94	56
					6,028 66	6,589 41	86,004 71	57
		4,472 37	2,105 25		52,823 99	95,456 27	6,511,303 91	58
						1,227 00	306,921 37	59
			175 40	35,601 89	536 35	36,859 23	277,412 90	60
			1,098 25	27,074 48	3,264 66	32,737 39	710,253 27	61
			150 00			905 03	158,643 75	62
	500 00	1,800 00				11,915 00	2,180,298 71	63
	1,000 00					1,600 00	145,166 69	64
				23,472 85	9,279 21	33,013 06	45,397 32	65
0 80	17,709 99	27,216 23	29,581 32	98,826 52	201,404 78	512,414 26	24,299,889 69	

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Maintenance— — Entretien des			
		Superintendence. — Surintendance.	Ballast. — Testage.	Ties. — Traverses.	Rails.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts
1	Berlin & Waterloo, now Kitchener & Waterloo	1,921 12			
2	Berlin and Northern				
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	1,500 00			3,503 66
4	Brandon Municipal				
5	Brantford and Hamilton				
6	Brantford Municipal	3,274 09			
7	British Columbia	5,105 40	166 22	26,155 85	92 24
8	Calais Street		89 00	160 50	
9	Calgary				
10	Canadian Resources Development				
11	Cape Breton	1,251 96	917 60	1,215 57	0 40
12	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	21 80	173 70	568 50	
13	Cornwall				
14	Edmonton Radial	1,454 60	551 25	212 38	125 65
15	Fort William	4,878 88			
16	Guelph Radial	305 00			
17	Halifax Tramways now Nova Scotia Tramways and Power Co	2,814 99	110 22	1,239 58	896 58
18	Hamilton and Dundas				
19	Hamilton, Grimsby and Beamsville				
20	Hamilton Street				
21	Hamilton Radial				
22	Hull				
23	International Transit Co	445 00			
24	Kingston, Portsmouth and Cataraqui				
25	Lake Erie and Northern	1,500 00			1,116 79
26	Lethbridge Municipal		2,955 85	1,527 08	
27	Levis County			1,557 99	75 60
28	London Street	1,100 00	200 00	1,623 10	4,650 00
29	London and Lake Erie				
30	London and Port Stanley	2,410 05	37 50		
31	Moncton Tramways	38 00			
32	Montreal Tramways				
33	Montreal and Southern Counties	2,792 34			
34	Moosejaw	506 25			
35	Nelson				
36	Niagara Falls, Park and River	391 00	69 55	2,772 28	6 29
37	Niagara, St. Catharines and Toronto	3,221 42	605 00	6,515 50	Cr. 460 00
38	Niagara, Welland and Lake Erie				
39	Nipissing Central	208 50	1,190 96	1,056 09	641 67
40	Oshawa	1,331 62	3 00	827 23	79 50
41	Ottawa	4,019 84		815 76	
42	Peterborough Radial				
43	Pictou County				
44	Port Arthur				
45	Quebec Ry., Lt. and Power Co. (Citadel)	629 90	33 39	741 14	12,215 14
46	" " " (Montmorency)	687 05	276 73	2,099 69	
47	Regina Municipal				
48	Sandwich, Windsor and Amherstburg	1,515 00			
49	Sarnia		1,113 85	769 70	
50	Saskatoon	810 02	50 00	150 00	60 00
51	Schomberg and Aurora			1,810 14	
52	Shawinigan Falls			4,873 52	

SESSIONAL PAPER No. 20b

for the year ending June 30, 1918.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1918.

Way and Structures.
—
voies et constructions.

Rails, Fastenings and Joints. — Rails, attaches et joints.	Special Work. — Travaux spéciaux.	Underground Construction. — Construction sous terre.	Roadway and Track Labour. — Main-d'œuvre pour chemin et voie.	Paving. — Pavage.	Miscellaneous Roadway and Track Expenses. — Diverses dépenses pour chemin et voie.	Cleaning and Sanding Track. — Nettoyage et ensablement de la voie.	Removal of Snow, Ice and Sand. — Enlèvement de la neige, glace et sable.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
							550 98	1
					1,134 34	106 72		2
			13,525 55	215 50			3,521 09	3
								4
					12,090 04		2,126 22	5
							860 44	6
2,032 75	1,175 75	3,258 29	87,770 26	5,551 23	2,837 97	10,708 13	3,177 50	7
			1,603 30		36 76	126 00	1,806 73	8
			8,242 60					9
								10
360 11	277 59		9,943 31	226 86	641 01	781 47	10,745 55	11
165 03	49 98		6,363 39	338 49	196 47	35 00	1,453 07	12
					4,583 63		1,371 92	13
417 44	14 93		4,877 12	553 72	447 87	5,517 05	2,182 07	14
							2,900 94	15
					2,548 47			16
	46 39		7,959 53	1,819 27	876 38	7,318 86	6,473 21	17
					7,253 26		3,637 03	18
					15,330 43		1,689 40	19
					21,229 44		8,915 45	20
					19,583 51		4,118 81	21
					9,878 43		9,599 70	22
			2,657 69				246 21	23
					4,278 35		1,940 29	24
			30,079 47				3,726 95	25
250 80			1,424 83		276 24		1,596 35	26
980 58	224 00		6,591 77		1,638 40	868 33	7,524 89	27
1,800 00	5,607 17		25,121 88	5,245 50	258 86		1,620 00	28
								29
341 66	207 46		8,141 89		1,624 32	141 29	2,301 73	30
145 43			840 68		46 92			31
								32
					27,549 19			33
			5,391 98		298 36		1,385 94	34
			1,655 75					35
369 69	501 39		6,418 12	27 99	493 36	936 26	2,643 25	36
5,631 41	5,164 08		39,787 16	2,277 41	2,241 89	300 78	11,527 20	37
					251 38		430 33	38
40 61	682 71		6,899 04		193 72	97 31	4,917 70	39
431 70	1,659 37		2,461 38	1,802 49	98 87	39 00	1,954 04	40
330 85	885 23		8,938 92		2,671 90	1,626 12	44,378 42	41
			842 96		602 79	520 94	1,145 29	42
								43
			6,012 28		6,554 74		1,194 38	44
610 62	1,680 48		77 63	5,437 21	1,507 17	5,862 31	29,256 37	45
251 89			8,421 74				5,243 81	46
			8,751 26					47
								48
737 14			5,869 22	33 60	261 81		30 00	49
6 00			3,620 77			1,440 00	400 00	50
			2,975 77			1,949 97	1,076 30	51
230 85								52

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Maintenance— — Entretien des			
		Superintendence. — Surintendance.	Ballast. — Testage.	Ties. — Traverses.	Rails.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
53	Sherbrooke				
54	St. Thomas				
55	Suburban Rapid Transit Co	83 63			
56	Sudbury, Copper Cliff Suburban	1,868 26			
57	Three Rivers Traction Co	1,216 42			
58	Toronto	11,756 52		886 40	2,576 70
59	Toronto Civic				
60	Toronto Suburban	3,903 34		632 32	
61	Toronto and York Radial	3,987 35	1,209 06	2,516 30	8,479 67
62	Windsor, Essex and Lake Shore				
63	Winnipeg	5,403 64	102 94	3,572 72	1,117 68
64	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	2,259 55			
65	Yarmouth				
	Totals	74,612 54	9,855 82	64,299 34	35,177 57

for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

pour l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Way and Structures.
—
voies et constructions.

Rails, Fastenings and Joints. — Rails, attaches et joints.	Special Work. — Travaux spéciaux.	Underground Construction. — Construction sous terre.	Roadway and Track Labour. — Main-d'oeuvre pour chemin et voie.	Paving. — Pavage.	Miscellaneous Roadway and Track Expenses. — Diverses dépenses pour chemin et voie.	Cleaning and Sanding Track. — Nettoyage et ensablement de la voie.	Removal of Snow, Ice and Sand. — Enlèvement de la neige, glace et .able.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
....	....	....	....	....	4,537 08	475 00	2,140 51	53
....	....	....	....	....	....	....	....	54
....	....	....	....	....	6,626 48	471 44	546 99	55
....	....	....	2,646 03	....	....	....	2,677 81	56
....	....	....	2,831 88	....	....	2,641 11	6,216 84	57
4,509 88	13,748 99	....	61,063 75	1,045 43	103 88	6,536 19	19,852 26	58
....	58 73	....	2,058 48	340 50	250 57	968 48	907 64	59
291 97	185 10	....	16,921 39	....	827 67	3,396 56	7,060 60	60
....	....	....	28,049 58	....	1,368 26	10,043 86	11,742 30	61
....	....	....	17,344 64	....	....	....	....	62
3,481 28	8,662 49	....	11,469 95	9,318 10	2,239 49	12,374 75	4,698 42	63
....	....	....	....	....	13,323 35	....	10 17	64
....	....	....	306 56	....	....	....	....	65
23,415 69	40,831 84	3,258 29	465,902 51	34,233 30	178,793 06	75,282 93	245,523 10	

Table 4.—Summary of Operating Expenses

Tableau 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Maintenance— Entretien de			
		Tunnels. — Souterrains.	Elevated structures and Foundations. — Constructions élevées et fondations.	Bridges, Trestles and Culverts. — Ponts, croisillons et ponceaux.	Crossings, Fences, Cattle Guards and Signs. — Traverses, clôtures. cours à bestiaux et enseignes.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Berlin and Waterloo (now Kitchner and Waterloo)				
2	Berlin and Northern				
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron			4,969 00	
4	Brandon Municipal				
5	Brantford and Hamilton				
6	Brantford Municipal				
7	British Columbia			3,778 56	2,684 43
8	Calais Street			41 50	103 00
9	Calgary				
10	Canadian Resources Development				
11	Cape Breton			382 00	744 70
12	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	329 92	0 24	903 39	382 87
13	Cornwall				
14	Edmonton Radial			421 04	479 27
15	Fort William				
16	Guelph Radial				
17	Halifax Tramway (Nova Scotia Tramways and Power Co.)				
18	Hamilton and Dundas				
19	Hamilton, Grimsby and Beamsville				
20	Hamilton Street				
21	Hamilton Radial				
22	Hull				
23	International Transit Co				
24	Kingston, Portsmouuth and Cataraqui				
25	Lake Erie and Northern			2,130 00	
26	Lethbridge Municipal				
27	Levis County				
28	London Street				
29	London and Lake Erie				
30	London and Port Stanley			125 92	471 38
31	Moncton Tramways				
32	Montreal Tramway				
33	Montreal and Southern Counties				
34	Moosejaw				
35	Nelson				
36	Niagara Falls, Park and River			2,391 03	1,212 59
37	Niagara, St. Catharines and Toronto			2,168 36	2,514 80
38	Niagara, Welland and Lake Erie			8 90	
39	Nepissing Central			214 71	73 60
40	Oshawa				107 10
41	Ottawa			1,336 07	60 56
42	Peterborough Radial				
43	Picton County				
44	Port Arthur			3,012 40	
45	Quebec Rly. ,Light and Power Co. (Citadel)			386 62	74 19
46	Quebec Rly., Light and Power Co. (Montmorency)			578 59	1,008 28
47	Regina Municipal				
48	Sandwich, Windsor and Amherstberg				
49	Sarnia				
50	Saskatoon				80 00

for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

pour l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Way and Structures.
—
voie et de construction.

Signal and Interlocking Systems. — Signaux et aiguillage à enclanchement.	Telephone and Telegraph Systems. — Signaux de téléphone et de télégraphe.	Other Miscellaneous Way Expenses. — Diverses autres dépenses de chemin.	Poles and Fixtures. — Poteaux et accessoires.	Transmission System. — Service de transmission.	Distribution System. — Service de distribution.	Miscellaneous Electric Line Expenses. — Dépenses diverses de ligne électrique.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
581 63						135 60	1
							2
			533 12		1,286 85		3
							4
					2,857 74		5
			1,552 87				6
1,847 60	1,752 99	1,577 95	1,062 34	1,916 61	32,917 83	716 80	7
					432 65		8
						3,437 93	9
							10
39 68	317 44		1,621 82	185 95	2,059 60	21 64	11
941 66	51 89	0 54	9 48		564 82	2 10	12
						211 41	13
129 55	17 24		569 08		2,037 83	37 42	14
						1,030 21	15
				374 24			16
			55 84		4,481 37	112 61	17
					1,265 60		18
						3,872 21	19
					12,111 37		20
					3,642 35		21
						4,966 41	22
						1,491 59	23
							24
8,446 95	202 53			835 96		2,244 04	25
						418 72	26
		438 53				2,163 46	27
			670 96		6,119 07	170 10	28
							29
1,274 09	321 45		7 65		2,107 60	39 17	30
			9 43	122 68		55 46	31
							32
		2,448 21	954 40	59 54	2,746 91	100 96	33
		149 32				438 23	34
				98 70			35
0 90			112 16	5,573 60		970 59	36
917 36	335 47		159 00	122 31	9,851 95		37
				14 78			38
	169 13		256 79	77 62	469 49	39 51	29
608 52					1,756 37		40
		575 29	277 71		22,811 07	1,127 53	41
						723 65	42
							43
	112 37					583 28	44
23 82		Cr. 0 94			8,229 73	38 63	45
163 33	187 60	331 43		4,565 72			46
						2,910 40	47
		23,717 49				10,537 48	48
						328 43	49
1,812 50		505 10					50

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Maintenance— — Entretien de			
		Tunnels. — Souterrains.	Elevated structures and Foundations. — Constructions élevées et fondations.	Bridges, Trestles and Culverts. — Ponts, croisillons et ponceaux. enseignes.	Crossings, Fences, Cattle Guards and Signs. — Traverses, clôtures. cours à bestiaux et
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
51	Schomberg and Aurora			676 40	364 60
52	Shawinigan Falls				
53	Sherbrooke				
54	St. Thomas				
55	Suburban Rapid Transit Co				
56	Sudbury, Copper Cliff Suburban				
57	Three Rivers Traction Co				
58	Toronto				
57	Toronto Civic				
60	Toronto Suburban			162 42	596 34
61	Toronto and York Radial			2,355 52	1,863 36
62	Windsor, Essex and Lake Shore				
63	Winnipeg			750 64	969 33
64	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg				
65	Yarmouth				
	Totals	329 92	0 24	26,793 07	13,790 40

SESSIONAL PAPER No. 20b

for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

pour l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Way and Structures.

—

voie et de construction.

Signal and Interlocking Systems. — Signaux et aiguillage à enclanchement.	Telephone and Telegraph Systems. — Signaux de téléphone et de télégraphe.	Other Miscellaneous Way Expenses. — Diversds autres de dépenses chemin.	Poles and Fixtures. — Poteaux et accessoires.	Trans-mission System. — Service de transmission.	Distri-bution System. — Service de distribution.	Miscel-laneous Electric Line Expenses. — Dépenses diverses de ligne électrique.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
38 02	39 67	....	82 62	32 46	....	....	51
....	....	62 30	....	4,539 29	....	....	52
....	....	....	....	1,258 35	....	....	53
....	....	....	....	....	....	....	54
....	....	14 64	109 14	....	1,021 09	....	55
....	....	....	....	....	....	364 58	54
....	....	224 34	....	1,479 62	....	....	57
....	....	....	....	44,451 67	....	....	58
....	48 88	....	160 15	....	308 88	44 28	59
....	207 57	33 73	....	....	....	8,116 14	60
656 02	1,862 90	....	1,030 27	262 90	5,253 61	....	61
....	....	....	....	4,184 65	....	....	62
324 98	551 59	393 09	....	3,481 48	26,573 69	147 18	63
....	....	....	99 76	322 76	235 43	91 01	64
....	....	....	....	55 22	145 07	....	65
17,806 61	6,178 72	30,471 02	9,334 59	74,016 11	151,287 97	47,688 76	

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Maintenance of Way and Structures. — Entretien des voies et structures.			
		Buildings and Structures. — Bâtiments et structures.	Other Operations. Dr. — Autres exploitations. Dt.	Other Operations. Cr. — Autres exploitations. Av.	Total Way and Structures. — Total. des voies et structures.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Berlin and Waterloo (now Kitchener and Waterloo)	14 28			3,203 61
2	Berlin and Northern				1,241 06
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	647 17			29,701 94
4	Brandon Municipal				
5	Brantford and Hamilton	382 55			17,456 55
6	Brantford Municipal	112 88			5,800 28
7	British Columbia	843 56	1,661 12		198,789 38
8	Calais Street	175 92			4,575 36
9	Calgary	473 42			12,153 95
10	Canadian Resources Development				
11	Cape Breton	2,106 15			33,840 41
12	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	1,260 55			13,755 89
13	Cornwall				6,166 96
14	Edmonton Radial	1,033 45			21,078 96
15	Fort William	622 44			9,432 47
16	Guelph Radial	33 36			3,261 07
17	Halifax Tramways (now Nova Scotia Tramways and Power Co)	6,990 04			41,194 87
18	Hamilton and Dundas	26 12			12,182 01
19	Hamilton, Grimsby and Beamsville		2,534 73		23,426 77
20	Hamilton Street	114 35			42,370 61
21	Hamilton Radial	115 44			27,460 11
22	Hull	998 77			25,443 31
23	International Transit Co	4 30			4,844 79
24	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	93 55	134 40		6,446 59
25	Lake Erie and Northern	349 68			50,632 37
26	Lethbridge Municipal	12 95	164 65		8,627 47
27	Levis County	341 22			22,404 77
28	London Street	987 36			55,174 00
29	London and Lake Erie				
30	London and Port Stanley	286 42			19,839 58
31	Moncton Tramways	35 11	47 63		1,341 34
32	Montreal Tramways				
33	Montreal and Southern Counties	1,383 28			38,034 83
34	Moosejaw	61 53	147 64		8,379 25
35	Nelson	16 05			1,770 50
36	Niagara Falls, Park and River				24,890 05
37	Niagara, St. Catharines and Toronto	3,496 23			96,377 33
38	Niagara, Welland and Lake Erie	9 64			715 03
39	Nipissing Central	1,486 48			18,715 64
40	Oshawa	699 52			13,859 71
41	Ottawa	2,589 65			92,444 92
42	Peterborough Radial	118 04			3,953 67
43	Pictou County				
44	Port Arthur	562 59			18,032 04
45	Quebec Ry., Lt. and Power Co. (Citadel)	759 04			67,562 45
46	" " " (Montmorency)	2,891 96	569 44		27,277 26
47	Regina Municipal	622 14			12,283 80
48	Sandwich, Windsor and Amherstburg	1,031 36			36,801 33

for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

pour l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Maintenance of Equipment. — Entretien du matériel.								
Superintendence. — Surintendance.	* Power Plant Equipment. — Force motrice pour machines.	Sub statio Equipment. — Appareil de force motrice pour station intermédiaire.	Passengers and Combination Cars. — Voitures à voyageurs et à combinaison.	Freight, Express and Mail Cars. — Voitures à marchandises, messagerie et poste.	Locomotives.	Service Cars. — Voitures de travail.	Electric Equipment of Cars. — Voitures pour matériel électrique.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
			1,654 49				1,300 31	1
			523 16					2
	427 86	34 05	1,569 65				7,001 02	3
								4
		1,406 26	7,249 27					5
	22 84					4,571 32		6
6,744 50			84,046 12	20,145 24	5,561 53	930 78	51,643 96	7
			1,002 41				1,269 94	8
						46,074 19	22,185 73	9
								10
490 00		785 44	9,128 58	355 98		1,710 93	8,743 32	11
86 45	176 55	5 60	1,563 14	656 95	198 67	334 44	1,908 28	12
			5,857 78				4,100 09	13
2,822 45			24,511 37			78 07	15,092 46	14
	7 04		9,849 91				5,948 32	15
310 00			1,972 47				3,423 07	16
			18,414 13			1,619 48	12,717 77	17
			668 48				475 00	18
		2,450 19	6,804 58	4,733 63				19
			52,792 95				41,816 73	20
			17,637 96	2,466 62			6,188 66	21
							31,306 06	22
577 73			3,827 39				2,022 29	23
								24
		1,223 07	10,650 73				2,515 11	25
			3,827 33				2,680 68	26
			13,584 62			2,300 89	8,917 89	27
1,455 00			16,927 84				14,091 35	28
								29
1,741 20			9,006 17	3,183 45	2,819 00	522 52	1,650 24	30
						4,710 07	1,754 89	31
								32
3,103 97		384 30				11,887 03	10,441 31	33
502 25	122 82		3,296 71				194 80	34
1,500 00	220 87	769 15				956 60		35
851 98	288 78		3,320 33			13 60	1,118 42	36
147 40		359 31	29,574 74	2,660 18	6,491 58	1,468 15	62,170 38	37
	263 15		698 10				189 85	38
319 96	2 25	14 77	3,068 75	550 40		231 65	2,532 49	39
	24 20	119 17	504 12	127 76	719 76	159 93	1,509 87	40
7,387 47	783 90	4,689 53	40,070 28				27,060 75	41
	38 25		4,950 60				2,123 79	42
								43
		879 89				6,414 20	3,897 79	44
373 52			19,167 46				12,447 24	45
433 12			8,995 73		1,825 61		11,728 93	46
2,049 92			10,341 96				4,114 56	47
	1,072 50		17,476 86				13,506 29	48

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Maintenance of Way and Structures. — Entretien des voies et structures.			
		Buildings and Structures. — Bâtiments et structures.	Other Operations. Dr. — Autres exploitations. Dt.	Other Operations. Cr. — Autres exploitations. Av.	Total Way and Structures. — Total. des voies et structures.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts
49	Sarnia	9 99			9,153 74
50	Saskatoon	1,373 71			10,308 10
51	Schomberg and Aurora	2 86			9,048 81
52	Shawinigan Falls	58 22			9,764 18
53	Sherbrooke	556 14			8,967 08
54	St. Thomas				
55	Suburban Rapid Transit Co	334 63			9,208 04
56	Sudbury, Copper Cliff Suburban	105 24			7,661 92
57	Three Rivers Traction Co	5 94			14,616 15
58	Toronto	8,780 20			175,311 87
59	Toronto Civic	1,143 09			6,289 68
60	Toronto Suburban	3,083 07	156 44		45,574 66
61	Toronto and York Radial	4,861 28		10,123 89	75,418 35
62	Windsor, Essex and Lake Shore	1,081 84			22,611 13
63	Winnipeg	4,500 21			100,133 65
64	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	679 48			17,021 51
65	Yarmouth	21 96			528 81
	Total	60,386 41	5.416 05	10,123 89	1,684,561 97

for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

pour l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Maintenance of Equipment. — Entretien du matériel.								
Superintendence. — Surintendance.	Power Plant Equipment. — Force motrice pour machines.	Sub-station Equipment. — Appareil de force motrice pour station intermédiaire.	Passengers and Combination Cars. — Voitures à voyageurs et à combinaison.	Freight, Express and Mail Cars. — Voitures à marchandises, messagerie et poste.	Locomotives.	Service Cars. — Voitures de travail.	Electric Equipment Cars. — Voitures pour matériel électrique.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
3,041 30							5,955 45	49
1,714 70			10,514 40			300 00	2,904 86	50
	457 76				1 30			51
						6,193 77		52
						607 61	1,336 24	53
								54
		422 52						55
			2,808 39					56
			4,418 64			331 02	1,181 02	57
32,026 98	4,328 62	16,669 80	242,013 10				227,462 18	58
1,670 30			13,074 29			698 38	3,474 13	59
2,194 75			12,725 46	49 22	172 28	969 91	6,375 13	60
	3,139 11		37,378 66			17,670 47	48,838 28	61
1,031 62						12,544 63	6,415 86	62
4,141 01	11,888 82	2,734 25	102,419 72			2,367 25	58,424 89	63
1,229 90		849 46	6,202 65				3,304 57	64
	650 23	418 84	1,172 53				1,405 66	65
77,947 48	23,915 55	34,215 60	877,394 01	34,929 43	23,983 50	119,473 12	767,724 91	

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Maintenance — Entretien			
		Electric Equipment of Locomotives. — Matériel électrique de locomotives.	Shop Machinery and Tools. — Machineries d'atelier et outils.	Shop Expenses. — Dépenses d'atelier.	Horses and Vehicles. — Chevaux et véhicules.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Berlin and Waterloo (now Kitchener and Waterloo)			206 65	
2	Berlin and Northern				
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron				
4	Brandon Municipal				
5	Brantford and Hamilton	10,246 68			
6	Brantford Municipal				
7	British Columbia	3,190 01	1,774 68	7,948 20	
8	Calais Street		496 94		
9	Calgary			3,602 52	
10	Canadian Reserves Development				
11	Cape Breton		69 14	590 66	0 31
12	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	851 68	785 47	143 27	
13	Cornwall			1,157 86	
14	Edmonton Radial		448 05	3,492 12	6 35
15	Fort William			2,887 12	
16	Guelph Radial				
17	Halifax Tramways (now Nova Scotia Tramways and Power Co)		547 23		
18	Hamilton and Dundas				
19	Hamilton, Grimsby and Beamsville	6,475 24			
20	Hamilton Street				
21	Hamilton Radial				
22	Hull				
23	International Transit Co				
24	Kingston, Portsmouth and Cataraqui			30 79	
25	Lakes Erie and Northern				
26	Lethbridge Municipal		167 99		
27	Levis County			2,349 02	
28	London Street			10,627 33	
29	London and Lake Erie				
30	London and Port Stanley		212 55	3,893 57	
31	Moncton Tramways			264 10	
32	Montreal Tramways				
33	Montreal and Southern Counties				
34	Moosejaw				
35	Nelson				
36	Niagara Falls Park and River				39 44
37	Niagara, St. Catharines and Toronto	14,221 23	686 42	3,402 27	9 60
38	Niagara, Welland and Lake Erie				
39	Nipissing Central		18 00	1,087 07	
40	Oshawa	1,875 96	251 53	783 53	363 84
41	Ottawa		210 98		2,413 57
42	Peterborough Radial				
43	Pictou County				
44	Port Arthur		545 40		
45	Quebec Railway, Light and Power (Citadel)				
46	Quebec Railway, Light and Power (Montmorency)		279 02		
47	Regina Municipal			2,964 19	

for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

pour l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

of Equipment. — du matériel.				Traffic Expenses. — Dépenses du trafic.				
Other Miscellaneous Equipment expenses. — Autres dépenses pour divers matériaux.	Other Operations. Dr. — Autres d'exploitations. Dt.	Other Operations. Cr. — Autres d'exploitations. Av.	Total Maintenance of Equipment. — Total, entretien du matériel.	Superintendence and Solicitation. — Surintendance et sollicitation.	Advertising. — Annonces.	Miscellaneous Traffic Expenses. — Diverses dépenses du trafic.	Total Traffic Expenses. — Total, dépenses du trafic.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
587 34			3,748 79		179 00		179 00	1
			523 16					2
			9,032 58					3
								4
			18,902 21		98 58		98 58	5
	17 25		4,611 41		56 73		56 73	6
7,340 58			189,325 60		1,056 27	157 70	1,213 87	7
			1,626 29					8
375 84			72,238 28		919 57		919 57	9
								10
	4,888 50		26,762 86	372 00	703 22		1,075 22	11
			6,710 50	2 47	87 69	300 94	391 10	12
			11,115 73					13
			46,480 87	1,395 92	3,793 13		5,189 05	14
6 15			18,698 54					15
1,177 63			6,883 17			934 67	934 67	16
1,319 33			34,617 94		600 18	2 00	602 18	17
			1,143 48		105 41		105 41	18
			20,463 64		78 00		78 00	19
			94,609 68		261 84		261 84	20
			26,293 24		82 57		82 57	21
			31,306 06		31 76		31 76	22
902 79			7,330 20			9 29	9 29	23
			30 79		689 76		689 76	24
			14,388 91					25
121 94			6,797 94		101 25		101 25	26
			27,152 42		186 26		186 26	27
4,609 48			47,711 00					28
								29
2 25			23,030 95	3,712 24	2,090 05	1,175 59	6,977 88	30
88 18			6,817 24					31
								32
2,822 79			28,639 40			1,957 52	1,957 52	33
80 47			4,197 05		46 33		46 33	34
			3,446 62					35
			5,632 55	1,595 37	3,699 84		5,295 21	36
718 14			121,369 40	7,170 24	4,888 10	767 08	12,825 42	37
			1,151 10					38
			78,825 34		222 95		222 95	39
			6,539 69					40
1,321 64			83,938 12			2,990 06	2,990 06	41
28 26			7,140 90					42
								43
63 18			11,800 46	70 00			70 00	44
6,103 47			38,091 69			7,724 48	7,724 48	45
Cr. 20 01			23,242 40		1,735 81	2,143 95	3,879 76	46
			19,470 63	21 72	1,925 49		1,947 21	47

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Maintenance — Entretien			
		Electric Equipment of Locomotives. — Matériel électrique de locomotives.	Shop Machinery and Tools. — Machineries d'atelier et outils.	Shop Expenses. — Dépenses d'atelier.	Horses and Vehicles. — Chevaux et véhicules.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
48	Sandwich, Windsor and Amherstburg				163 92
49	Sarnia			172 48	48 95
50	Saskatoon		500 00	4,000 00	
51	Schomberg and Aurora		10 22		
52	Shawinigan Falls				
53	Sherbrooke			171 37	1,099 87
54	St. Thomas				
55	Suburban Rapid Transit Co				
56	Sudbury Copper Cliff Suburban				
57	Three Rivers Traction Co			170 56	
58	Toronto		7,998 05	29,611 62	32,977 74
59	Toronto Civic		128 95	368 72	959 78
60	Toronto Suburban		162 09	3,131 51	
61	Toronto and York Radial		3,181 07	278 38	
62	Windsor, Essex and Lake Huron				
63	Winnipeg		1,196 49	8,205 01	352 35
64	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg				
65	Yarmouth				
	Total	36,860 80	19,670 27	19,539 94	38,435 72

for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

pour l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

of Equipment. — du matériel.				Traffic Expenses. — Dépenses du trafic.				
Other Miscellaneous Equipment expenses. — Autres dépenses pour divers matériaux.	Other Operations. Dr. — Autres d'exploitations. Dt.	Other Operations. Cr. — Autres d'exploitations. Av.	Total Maintenance of Equipment. — Total, entretien du matériel.	Superintendence and Solicitation. — Surintendance et sollicitation.	Advertising. — Annonces.	Miscellaneous Traffic Expenses. — Diverses dépenses du trafic.	Total Traffic Expenses. — Total, dépenses du trafic.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
			32,219 57		141 25		141 25	48
			9,218 18					49
	494 48		20,428 44					50
			469 28					51
			6,193 77					52
2,816 13			6,031 22					53
								54
			422 52					55
			2,808 39					56
170 45			6,271 69					57
2,892 69			595,980 78		8,147 96		8,147 96	58
13 48			20,388 03	2,778 60	51 33		2,829 93	59
2,439 78	16,574 79	735 00	44,059 92		682 24		682 24	60
1,555 71			112,041 68		718 85		718 85	61
527 93			20,520 04	1,729 68			1,729 68	62
			191,729 79		1,819 55	4,154 57	5,974 12	63
19 60			11,606 18					64
			3,647 26					65
37,545 22	21,975 02	735 00	2,204,875 57	18,848 24	35,200 97	22,317 75	76,366 96	

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Conducting — Transport			
		Superintendence and Transportation. — Surintendance des transports.	Power-plant Employees. — Employés, de mise en activité de force motrice.	Sub-station Employees. — Employés, de stations intermédiaires.	Fuel for Power. — Combustible pour force motrice.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Berlin and Waterloo (now Kitchener and Waterloo)	1,428 73			
2	Berlin and Northern				
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	1,200 00	2,278 27	1,860 09	2,085 00
4	Brandon Municipal				
5	Brantford and Hamilton	1,273 17		4,584 63	
6	Brantford Municipal				
7	British Columbia	62,139 75			
8	Calais Street		1,494 33		1,564 97
9	Calgary	4,180 00			
10	Canadian Resources Development				
11	Cape Breton	3,936 19		3,211 97	
12	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	621 52	3,188 06	21 30	13,914 77
13	Cornwall				
14	Edmonton Radial	6,675 30			
15	Fort William	1,540 00	1,560 00		
16	Guelph Radial	365 00			
17	Halifax Tramways (now Nova Scotia Tram and Power Co.		7,731 52		36,010 99
18	Hamilton and Dundas	591 90			
19	Hamilton, Grimsby and Beamsville	1,080 20		4,754 30	
20	Hamilton Street	19,002 14			
21	Hamilton Radial	2,638 84			
22	Hull				
23	International Transit Co	615 00			
24	Kingston, Portsmouth and Cataraqui				
25	Lake Erie and Northern	1,200 00		3,542 06	205 09
26	Lethbridge Municipal	444 00			
27	Levis County			960 00	
28	London Street	7,063 80			
29	London and Lake Erie				
30	London and Port Stanley	7,501 33			
31	Moncton Tramways	412 50			
32	Montreal Tramways				
33	Montreal and Southern Counties	12,193 59		7,775 32	
34	Moosejaw	504 25	5,359 04		8,619 01
35	Nelson				
36	Niagara Falls Park and River	1,825 40	7,019 76		
37	Niagara, St. Catharines and Toronto	18,044 37		9,109 79	
38	Niagara, Welland and Lake Erie				
39	Nipissing Central	1,615 00		2,620 15	
40	Oshawa	2,152 09	2,120 96		
41	Ottawa	21,108 54	6,631 90	6,957 20	19,417 52
42	Peterborough Radial	9 00			
43	Pictou County				
44	Port Arthur	3,289 37			
45	Quebec Rly., Light & Power Co. (Citadel)	5,589 69			
46	" " (Montmorency).	44 98		1,327 67	
47	Regina Municipal	2,850 69			
48	Sandwich, Windsor and Amherstburg	1,750 00	10,051 72		9,061 26
49	Sarnia				

SESSIONAL PAPER No. 20b

for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

pour l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Transportation—Power.

—

Service de force motrice.

Water for Power. — Eau pour force motrice.	Lubricants for Power. — Huile et chiffons pour force motrice.	Miscellaneous Power-plant Supplies and Expenses. — Fournitures et dépenses diverses de force motrice.	Substation Supplies and Expenses. — Fournitures et dépenses des stations intermédiaires.	Power Purchased. — Achat de force motrice.	Other Operations. Dr. — Autres frais d'exploitation. Dt.	Other Operations. Cr. — Autres frais d'exploitation. Av.	Total. Power. — Total, force motrice.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
				6,063 48			6,063 48	1
				1,789 67			1,789 67	2
	270 00			20,160 84			26,654 20	3
								4
				13,491 37			18,076 00	5
				14,804 18			14,804 18	6
			77,972 41	637,459 84			715,432 25	7
		628 98		7,500 00			11,188 28	8
				92,721 93			92,721 93	9
				300 00			300 00	10
		305 07			31,412 27		34,929 31	11
89 76	270 23	585 25	4 43	8,105 17			26,178 97	12
		3,676 51					3,676 51	13
				91,334 00			91,334 00	14
		128 31		14,466 64			16,154 95	15
				7,849 89			7,849 89	16
1,156 25	404 78	3,310 76					48,614 30	17
				7,594 18			7,594 18	18
				12,919 08			17,673 38	19
				68,814 86			68,814 86	20
				20,024 25			20,024 25	21
				16,934 49			16,934 49	22
				12,000 00	30,406 95		42,406 95	23
				4,368 74			4,368 74	24
	573 20			29,741 95			34,062 30	25
				14,055 30			14,055 30	26
			361 61	11,400 00			12,721 61	27
				36,223 54			36,223 54	28
								29
				37,060 62			37,060 62	30
				3,170 00			3,170 00	31
								32
			1,623 44	36,614 29			46,013 05	33
51 60	1,022 59	1,503 28					16,555 52	34
								35
	272 74	318 08		155 00			7,765 58	36
			1,340 01	36,716 91			47,166 71	37
				1,845 83			1,845 83	38
		3 44	46 05	17,092 25			19,761 89	39
				8,000 40			10,121 36	40
1,969 66	139 46	1,599 87	320 61	24,962 31			61,998 53	41
	0 60			6,000 00			6,000 60	42
								43
	8 46			19,999 92			20,008 38	44
				33,992 30			33,992 30	45
				41,250 00			42,577 67	46
				50,399 80			50,399 80	47
		804 03		46,168 07		42,547 08	23,538 00	48
				10,490 59			10,490 59	49

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Conducting — Transport			
		Superintendence and Transportation. — Surintendance des transports.	Power-plant Employees. — Employés de mise en activité de force motrice.	Sub-station Employees. — Employés de stations intermédiaires.	Fuel for Power. — Combustible pour force motrice.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
50	Saskatoon	4,895 10			
51	Schomberg and Aurora	120 00		1,057 11	
52	Shawinigan Falls				
53	Sherbrooke	692 50			
54	St. Thomas				
55	Suburban Rapid Transit Co	2,712 07		3,199 25	
56	Sudbury-Copper Cliff Suburban	1,885 40	462 10		
57	Three Rivers Traction Co				
58	Toronto	224,567,34	6,971 40	26,972 48	4,462 46
59	Toronto Civic	7,205 64			
60	Toronto Suburban	2,560 00		5,391 78	
61	Toronto and York Radial	16,190 46	16,671 81		5,870 15
62	Windsor, Essex and Lake Shore	1,223 34	4,593 91		19,017 02
63	Winnipeg	31,102 58	24,514 27	14,174 13	64,285 98
64	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg			3,900 47	
65	Yarmouth		1,915 40	1,505 13	538 91
	Totals	488,040 77	102,564 45	102,924 83	185,053 13

for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

pour l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Transportation—Power. — Service de force motrice.								
Water for Power. — Eau pour force motrice.	Lubricants for Power. — Huile et chiffons pour force motrice.	Miscellaneous Power-plant Supplies and Expenses. — Fournitures et dépenses diverses de force motrice.	Substation Supplies and Expenses. — Fournitures et dépenses des stations intermédiaires.	Power Purchased. — Achat de force motrice.	Other Operations. Dr. — Autres frais d'exploitation. Dt.	Other Operations. Cr. — Autres frais d'exploitation. Av.	Total. Power. — Total, force motrice.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
				29,021 71			29,021 71	50
				1,800 00			2,857 11	51
				3,555 95			3,555 95	52
				8,021 80			8,021 80	53
				4,243 87			4,243 87	54
		320 33		30,243 72			33,763 30	55
				1,968 75			2,430 85	56
				10,108 02			10,108 02	57
10 10	101 83	6,441 64	2,539 32	732,847 95			780,347 18	58
				64,913 54			64,913 54	59
			494 32	35,189 38			41,075 48	60
	215 02	14 39		78,000 00			100,771 37	61
		950 96					24,561 89	62
	223 64	5,951 79	3,145 18				112,294 99	63
			134 13	27,833 18			31,867 78	64
		347 90	127 34				4,334 68	65
3,277 37	3,502 55	26,890 59	88,108 85	2,551,789 56	61,819 22	42,547 08	3,083,383 47	

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — Nº	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Conducting Transportation— — Transport—			
		Passenger Conductors Motormen and Trainmen. — Conducteurs de voyageurs, gardes-moteurs et employés de route.	Freight and Express Conductors Motormen and Trainmen. — Conducteurs de marchandises et de messageries, gardes-moteurs et employés de route.	Miscellaneous Car Service Employees. — Divers employés au service des voitures.	Miscellaneous Car Service Expenses. — Diverses dépenses, service des voitures.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Berlin & Waterloo (now Kitchener & Waterloo	13,775 56			1,751 32
2	Berlin & Northern	2,283 68			39 32
3	Berlin, Waterloo, Wellesley & Lake Huron	25,297 05		8,388 85	
4	Brandon Municipal				
5	Brantford & Hamilton	14,167 16	5,378 08		2,609 03
6	Brantford Municipal	31,293 59			6,344 90
7	British Columbia	934,731 27	79,912 86	5,892 57	47,464 93
8	Calais Street	9,260 20			10 75
9	Calgary	164,960 44	4,071 96	73 76	13,549 17
10	Canadian Resources Development	300 00			
11	Cape Breton	49,136 82	2,138 33	31 19	3,770 34
12	Chatham, Wallaceburg & Lake Erie	8,305 81	7,112 76		1,037 37
13	Cornwall	12,521 67			
14	Edmonton Radial	137,656 98	122 56	6,562 82	13,532 96
15	Fort William	41,574 55		6,284 93	3,814 29
16	Guelph Radial	14,123 17			
17	Halifax Tramway (now Nova Scotia Tramways & Power Co.	93,465 20		5,393 00	1,880 57
18	Hamilton & Dundas	14,790 79		288 24	1,626 26
19	Hamilton, Grimsby & Beamsville	20,763 04	8,790 15	1,216 24	3,986 96
20	Hamilton Street	194,642 83			8,092 84
21	Hamilton Radial	31,748 76	3,051 32	1,567 77	4,956 60
22	Hull	48,981 15			2,213 58
23	International Transit Co	21,636 74			622 24
24	Kingston, Portsmouth & Cataraqui	14,155 00		5,818 05	5,006 92
25	Lake Erie & Northern	16,925 06		2,186 06	
26	Lethbridge Municipal	11,501 85			680 38
27	Levis County	24,538 71	2,438 46	1,547 50	3,476 14
28	London Street	138,962 78			11,393 38
29	London & Lake Erie				
30	London & Port Stanley	12,554 73	16,134 22		1,048 69
31	Moncton Tramways	5,465 88		388 27	3,667 79
32	Montreal Tramways				
33	Montreal & Southern Counties	39,010 80	5,166 44	8,405 76	
34	Moosejaw	38,571 00		1,080 66	1,369 01
35	Nelson	7,083 85			
36	Niagara Falls, Park or River	20,635 80	324 18	7 31	1,847 21
37	Niagara, St. Catharines & Toronto	80,169 69	40,679 58	4,184 69	7,081 71
38	Niagara, Welland & Lake Erie	6,196 03		69 46	4 30
39	Nipissing Central	19,112 41	3,116 48	404 51	2,073 90
40	Oshawa	5,035 97	11,363 11		850 86
41	Ottawa	335,001 65		4,602 38	37,360 73
42	Peterborough Radial	23,985 11		1,701 70	1,419 63
43	Pictou County				
44	Port Arthur	37,419 40		3,212 86	62 04
45	Quebec Rly, Light & Power Co. (Citadel)	142,353 95	1,675 63	12,590 01	
46	" " " (Montmorency)	31,071 75		5,630 08	3,518 16

SESSIONAL PAPER No. 20b

for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

pour l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Operation of Cars. — Services des voitures.								
Station Employees. — Employés des gares.	Station Expenses. — Dépenses des gares.	Carhouse Employees. — Employés des garages.	Carhouse Expenses. — Dépenses des garages.	Operation of Signal and Interlocking Systems. — Signaux et appareils d'enclanchement.	Operation of Telephone and Telegraph Systems. — Lignes télégraphiques et téléphoniques.	Express and Freight Collection and Delivery. — Perception des messageries et marchandises et livraison.	Loss and Damage. — Perte et dommage.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
807 75								1
								2
		9,994 95						3
								4
6,005 04						5,998 75		5
2,699 50		2,309 77	2,213 29					6
67,542 33	25,793 31	88,943 60	13,210 82	9,161 76				7
		2,450 46						8
		9,307 35						9
								10
637 47	219 11	6,786 82	772 13	2 16	33 02		28 91	11
4,246 62	354 51	1,625 00	37 75	1,290 31		554 15	181 26	12
								13
	1,214 53	8,247 56	1,638 66					14
							1,589 96	15
								16
		6,640 78	1,635 34					17
						22 31		18
						1,262 42		19
26,512 55								20
						737 72		21
	4,865 88							22
	500 82	2,982 09						23
	15 83							24
		2,654 67						25
			743 71					26
		3,717 03						27
			6,120 29	2,460 16				28
								29
21,003 33	4,587 87	8,318 22	0 83	3,294 33	10 09	661 46	614 06	30
								31
								32
13,068 92		7,645 97			7,599 13		167 19	33
		1,315 64	1,414 89					34
587 05								35
2,306 33	9 30	2,521 65	1 50					36
32,972 80	8,018 64	10,114 53	20 00	10,130 68	0 32	8,087 43	2,286 62	37
								38
378 63	333 29	1,218 47	4 93	5 00				39
13,836 92	1,671 44	1,864 22		1,507 74		4,638 28	8 72	40
		19,668 87	4,244 42					41
8 00								42
								43
		4,721 78					29 40	44
208 60		16,209 03			2,071 22			45
13,948 96	2,133 80		801 79			207 20	40 23	46

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Conducting Transportation— — Transport— Passenger Conductors Motormen and Trainmen. — Conducteurs de voyageurs, gardes-moteurs et employés de route.	Freight and Express Conductors Motormen and Trainmen. — Conducteurs de marchandises et de messageries, gardes-moteurs et employés de route.	Miscellaneous Car Service Employees. — Divers employés au service des voitures.	Miscellaneous Car Service Expenses. — Diverses dépenses, service des voitures.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
47	Regina Municipal	85,839 04	2,638 29		8,218 62
48	Sandwich, Windsor & Amherstburg	87,407 87			13,113 80
49	Sarnia	15,117 02			
50	Saskatoon	62,434 40			
51	Schomberg & Aurora	2,212 75			
52	Shawinigan Falls	22,011 62			
53	Sherbrooke	16,184 21			387 16
54	St. Thomas	11,242 30		2,587 30	
55	Suburban Rapid Transit Co.	56,227 14		1,907 81	
56	Sudbury, Copper Cliff Suburban	10,115 68			484 47
57	Three Rivers Traction Co.	12,980 05		1,168 00	398 45
58	Toronto	1,654,253 26		36,843 32	80,523 56
59	Toronto Civic	118,010 98			7,436 07
60	Toronto Suburban	46,090 64	4,583 06	4,434 94	2,741 65
61	Toronto & York Radial	92,237 09	10,249 39	730 05	11,091 52
62	Windsor, Essex & Lake Shore	14,405 74		17,056 70	490 08
63	Winnipeg	800,921 31		7,678 28	78,790 43
64	Winnipeg, Selkirk & Lake Winnipeg	19,404 60		2,120 32	
65	Yarmouth	4,107 56			456 60
	Totals	6,026,371 24	208,946 86	162,055 39	402,296 69

SESSIONAL PAPER No. 20b

for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

pour l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Operation of Cars. — Services des voitures.								
Station Employees. — Employés des gares.	Station Expenses. — Dépenses des gares.	Carhouse Employees. — Employés des garages.	Carhouse Expenses. — Dépenses des garages.	Operation of Signal and Interlocking Systems. — Signaux et appareils d'enclanchement.	Operation of Telephone and Telegraph Systems. — Lignes télégraphiques et téléphoniques.	Express and Freight Collection and Delivery. — Perception des messageries et marchandises et livraison.	Loss and Damage. — Perte et dommage.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ tcs.	
....	....	7,208 95	305 69	1,464 96	....	....	504 02	47
....	....	....	....	....	....	....	....	48
....	....	651 25	....	....	....	5,208 36	....	49
....	....	....	....	....	....	....	....	50
1,036 40	395 57	....	66 00	1,443 96	....	....	....	51
....	....	....	....	....	....	....	....	52
....	....	4,607 85	4 00	....	....	....	....	53
....	....	....	....	....	....	....	....	54
....	23 11	....	....	....	566 96	....	....	55
....	....	2,677 03	280 98	315 16	....	....	....	56
....	....	1,232 62	....	....	....	....	....	57
....	....	141,253 98	51,038 90	....	....	....	....	58
....	....	11,695 15	2,814 58	955 81	238 50	....	....	59
... 828 56	2,629 36	....	....	405 29	....	....	26 86	60
19,871 17	1,324 62	23,909 07	2,368 21	....	....	8,987 07	162 25	61
....	....	....	....	....	....	....	....	62
236 38	2,266 10	36,442 12	17,600 98	9,440 91	0 47	....	....	63
8,200 77	....	1,448 63	....	88 66	....	....	79 57	64
....	....	....	....	....	....	....	....	65
236,944 08	56,357,09	449,385 11	107,339 69	41,966 89	10,519 71	36,365 14	5,719 05	

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Conducting Transportation—*Con.* — Service de transport—*Fin.* Other Transportation Expenses. — Autres frais de transport.	Total Operation of Cars. — Total service des voitures.	Total Transportation Expenses. — Total frais de transport.	Salaries and Expenses of General Officers. — Appointements et dépenses des fonctionnaires généraux.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Berlin & Waterloo (now Kitchener & Waterloo)	....	16,334 63	23,826 84	1,383 46
2	Berlin & Northern	....	2,323 00	4,112 67	....
3	Berlin, Waterloo, Wellesley & Lake Huron	....	43,680 85	71,535 05	5,669 62
4	Brandon Municipal	....	....	....	....
5	Brantford & Hamilton	....	34,158 06	53,507 23	2,304 00
6	Brantford Municipal	....	44,861 05	59,665 23	2,050 00
7	British Columbia	5,904 09	1,278,557 54	2,056,129 54	22,510 38
8	Calais Street	....	11,721 41	22,909 69	2,400 32
9	Calgary	8,465 03	200,427 71	297,329 64	11,660 27
10	Canadian Resources Development	....	300 00	600 00	....
11	Cape Breton	109 83	62,666 13	101,531 63	8,173 23
12	Chatham, Wallaceburg & Lake Erie	156 91	24,902 45	51,702 94	3,623 71
13	Cornwall	....	12,521 67	16,198 18	1,539 84
14	Edmonton Radial	300 58	169,276 65	267,285 95	4,423 40
15	Fort William	....	53,263 73	70,958 68	3,523 70
16	Guelph Radial	2,626 06	16,749 23	24,964 12	1,054 84
17	Halifax Tramways (now Nova Scotia Tramways & Power Co.)	796 26	109,811 15	158,425 45	6,634 97
18	Hamilton & Dundas	....	16,727 60	24,913 68	1,044 00
19	Hamilton, Grimsby & Beamsville	....	36,018 81	54,772 39	1,800 00
20	Hamilton Street	....	229,248 22	317,065 22	9,792 00
21	Hamilton Radial	....	42,062 17	64,725 26	2,268 00
22	Hull	1,080 00	57,140 61	74,075 10	3,476 97
23	International Transit Co	2 50	25,744 39	68,766 34	885 00
24	Kingston, Portsmouth & Cataraqui	....	24,995 80	29,364 54	2,963 15
25	Lake Erie & Northern	....	21,765 79	57,028 09	5,257 33
26	Lethbridge Municipal	978 76	13,904 70	28,404 00	1,077 75
27	Lewis County	....	35,717 84	48,439 45	2,739 60
28	London Street	144 76	159,081 37	202,368 71	7,349 96
29	London & Lake Erie	....	....	....	....
30	London & Port Stanley	....	68,227 83	112,789 78	3,271 34
31	Moncton Tramways	....	9.521 94	13,104 44	....
32	Montreal Tramways	....	....	....	....
33	Montreal & Southern Counties	852 93	81,917 14	140,123 78	
34	Moosejaw	....	43,751 20	60,810 97	3,250 00
35	Nelson	....	7,670 90	7,670 90	....
36	Niagara Falls Park & River	786 83	28.440 11	38,031 09	635 14
37	Niagara, St. Catharines & Toronto	333 16	204,079 85	269,290 93	5.721 76
38	Niagara, Welland & Lake Erie	....	6,269 79	8,115 62	....
38	Nipissing Central	32 44	26,680 06	48,056 95	....
40	Oshawa	....	40,777 26	53,050 71	3,177 05
41	Ottawa	6,922 74	407,800 79	490,907 86	31,468 29
42	Peterborough Radial	....	27,114 44	33,124 04	3,325 06
43	Pictou County	....	....	....	....
44	Port Arthur	1,204 06	46,649 54	69,947 29	4,839 05
45	Quebec Rly Light & Power Co. (Citadel)	1,830 93	176,939 37	216,521 36	....
46	" " " (Montmorency)	3,125 79	60,477 76	103,100 41	4,394 44
47	Regina Municipal	....	106,179 57	159,430 06	2,314 80
48	Sandwich, Windsor & Amherstburg	....	100,521 67	125,809 67	4,800 00
49	Sarnia	....	20,976 62	31,467 21	1,816 00
50	Saskatoon	13,601 14	76,035 54	109,952 35	....

for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

pour l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

General and Miscellaneous Expenses. — Dépenses, en général et diverses.								
Salaries and Expenses of General Office Clerks. — Appointements et dépenses des commis et aides.	General Office Supplies and Expenses. — Fournitures de bureau et dépenses en général.	Law Expenses. — Frais judiciaires.	Relief Department Expenses. — Dépenses de la division de secours.	Miscellaneous General Expenses. — Diverses dépenses en général.	Other Operations Dr. — Autres services. Dt.	Other Operations Cr. — Autres services. Av.	Total General and Miscellaneous. — Total en général et divers.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
838 05	290 12	64 65		1,000 02			3,576 30	1
1,270 35	70 00			373 63			1,713 98	2
19,774 95	1,507 50			6,644 08	120 95		33,717 10	3
								4
7,839 47	976 54	484 00		1,314 22	1,439 34		14,357 57	5
3,045 82	1,415 57			913 55	450 35		7,875 29	6
70,250 17	12,355 41	9,201 27		29,987 23			144,304 46	7
580 00	35 00			237 98			3,253 30	8
3,142 40	931 03			4,060 34	3,747 20		23,541 24	9
				67 35			67 35	10
8,285 03	1,092 60	1,465 58		7,811 92			26,828 36	11
4,152 23	529 02	1 02		967 32			9,273 30	12
	582 68			1,602 16			3,724 68	13
5,593 75	855 97			1,043 00			11,916 12	14
1,045 92	265 57	327 06		3,233 85			8,396 10	15
1,054 84	1,054 84						3,164 52	16
6,947 57	2,874 24	153 92	3 82	2,738 71			19,353 23	17
3,326 32	246,60	251 00		653 06	606 57		6,127 55	18
6,713 90	954 91	911 63		1,347 79	1,341 85		13,070 08	19
18,892 28	1,444 31	2,604 93		6,396 93	2,949 10		42,079 55	20
7,605 42	678 74	1,970 61		2,262 49	1,494 12		16,279 38	21
3,476 96	1,240 55			1,426 27			9,620 75	22
812 98	696 61	412 66		126 00			2,933 25	23
554 67				834 64			4,352 46	24
15,380 25	583 32			5,051 07			26,271 97	25
	107 15	214 00		765 08			2,163 98	26
1,884 30	296 78	665 56		1,658 08			7,244 32	27
3,232 00	1,050 17	1,042 10		3,893 09			16,567 32	28
								29
10,088 15	2,357 61	57 89		6.197 82	26,131 19		48,104 00	30
592 50				110 00			702 50	31
								32
19,331 52	2,437 90	100 75		565 68			22,435 85	33
2,919 06	358 78	1,213 76		554 54			8,296 14	34
	60 00						60 00	35
622 09	188 27	1,499 76		661 51		95 33	3,511 44	36
20,016 33	2,901 59	1,808 62		4,784 29			35,232 59	37
1,113 00		80 00		281 16			1,474 16	38
2,030 16	150 30	725 00		87 15			2.992 61	39
1,059 00	1,047 87	34 05		218 37			5,536 34	40
5,311 98	336 28	88 18		19,361 43			56,566 16	41
5,995 21	1,361 18	20 00		1,504 37		10 26	12,195 56	42
								43
	104 45	17 50		1,206 42			6,167 42	44
15,676 96	203 19	1,023 19		3,511 03			20,414 37	45
7,189 70	675 11	614 72		6,872 22	845 76		20,591 95	46
5,593 25	76 95			115 61			8,100 61	47
6,000 00	1,320 00	1,000 00		3,886 97			17,006 97	48
2,207 94				2,075 71			6,099 65	49
				6,870 13			6,870 13	50

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Conducting Transportation—*Con.* — Service de transport—*Fin.*			
		Other Transportation Expenses. — Autres frais de transport.	Total Operation of Cars. — Total service des voitures.	Total Transportation Expenses. — Total frais de transport.	Salaries and Expenses of General Officers — Appointements et dépenses des fonctionnaires généraux.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
51	Schomberg & Aurora	48 78	5,203 46	8,180 57	....
52	Shawinigan Falls	1,999 84	24,011 46	27,567 41	4,344 13
53	Sherbrooke	....	21,183 22	29,897 52	1,519 21
54	St. Thomas	....	13,829 60	18,073 47	1,080 00
55	Suburban Rapid Transit Co	5 00	58,730 02	95,205 39	575 10
56	Sudbury, Copper Cliff Suburban	....	13,873 32	18,189 57	....
57	Three Rivers Traction Co	1,215 59	16,994 71	27,102 73	2,781 42
58	Toronto	7,540 70	1,971,453 82	2,976,368 34	56,018 46
59	Toronto Civic	166 39	141,317 48	213,436 66	1,376 47
60	Toronto Suburban	2,926 42	64,036 78	107,672 26	6,923 61
61	Toronto & York Radial	2,534 69	173,465 13	290,426 96	8,529 30
62	Windsor Essex & Lake Shore	....	31,952 52	57,737 75	3,452 75
63	Winnipeg	395 41	953,772 39	1,097,169 96	30,611 97
64	Winnipeg, Selkirk & Lake Winnipeg	338 57	31,681 12	63,548 90	4,935 00
65	Yarmouth	....	4,564 16	8,998 84	664 93
	Total	65,796 19	7,810,063 13	11,381,487 37	307,430 78

for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

pour l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

General and Miscellaneous Expenses. — Dépenses, en général et diverses.								
Salaries and Expenses of General Office Clerks. — Appointements et dépenses des commis et aides.	General Office Supplies and Expenses. — Fournitures de bureau et dépenses en général.	Law Expenses. — Frais judiciaires.	Relief Department Expenses. — Dépenses de la division de secours.	Miscellaneous General Expenses. — Diverses dépenses en général.	Other Operations Dr. — Autres services. Dt.	Other Operations Cr. — Autres services. Av.	Total General and Miscellaneous. — Total en général et divers.	No. — N°.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
200 00	20 25	5 00	....	47 93	....	....	273 18	51
....	....	82 60	....	1,228 86	....	....	5,655 59	52
1,407 50	263 72	50 00	....	9,821 68	....	....	13,062 11	53
240 00	48 80	....	....	222 41	....	....	1,591 21	54
71 50	1 00	775 00	....	331 16	....	....	1,753 76	55
150 00	479 71	....	....	....	....	....	629 71	56
2,441 70	1,324 00	449 00	....	1,836 05	....	....	8,832 17	57
81,242 63	....	18,056 77	....	69,889 60	919 39	....	226,126 85	58
10,350 17	30 70	....	....	62 91	....	....	11,820 25	59
3,308 78	492 70	237 31	....	687 25	....	....	11,649 65	60
9,123 84	1,623 30	485 25	....	10,244 01	3,774 50	....	33,780 20	61
3,015 00	467 82	....	....	1,200 00	....	....	8,135 57	62
25,898 75	22,051 60	8,270 78	....	28,528 20	....	....	115,361 30	63
480 90	....	....	....	596 65	....	....	6,012 55	64
565 15	334 20	36 30	....	1,400 47	....	....	3,001 05	65
439,942 40	72,852 51	56,501 42	3 82	271,371 45	43,820 32	105 59	1,191,817 11	

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Undistributed Accounts, — Comptes non répartis.		
		Injuries and Damages. — Blessures et dommages.	Insurance. — Assurance.	Stationery and Printing. — Papeterie et impressions.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Berlin & Waterloo (now Kitchener & Waterloo)		2,376 85	37 85
2	Berlin & Northern			318 17
3	Berlin, Waterloo, Wellesly & Lake Huron	5 50	3,920 00	1,030 45
4	Brandon Municipal			
5	Brantford & Hamilton	4,034 32	825 57	
6	Brantford Municipal	369 65	2,173 17	255 19
7	British Columbia	56,347 42	11,025 11	5,839 62
8	Calais Street	22 50	634 04	
9	Calgary	11,113 71	2,206 07	629 26
10	Canadian Resources Development		96 74	
11	Cape Breton	8,867 01	2,070 73	1,290 41
12	Chatham, Wallaceburg & Lake Erie	1,571 17	2,919 00	1,264 44
13	Cornwall	217 74	761 05	
14	Edmonton Ridial	2,355 45	3,981 99	366 15
15	Fort William			
16	Guelph Radial	231 48	1,376 49	184 11
17	Halifax Tramways (now Nova Scotia Tramway & Power Co	16,665 59	1,034 15	
18	Hamilton & Dundas	1,722 56	122 68	
19	Hamilton, Grimsby & Beamsville	4,259 49	832 88	
20	Hamilton Street	34,640 20	2,440 76	
21	Hamilton Radial	3,899 54	461 10	
22	Hull	3,000 00	3,458 88	866 87
23	International Transit Co	351 75	2,830 92	107 16
24	Kingston, Portsmouth & Cataraqui	822 40	610 89	199 74
25	Lake Erie & Northern	736 35	2,984 02	369 29
26	Lethbridge Municipal	300 00	716 49	106 30
27	Levis County	1,445 06	4,073 85	545 34
28	London Street	18,257 07	2,361 97	145 00
29	London & Lake Erie			
30	London & Port Stanley	341 73	20,691 94	2,971 19
31	Moncton Tramways		150 00	
32	Montreal Tramways			
33	Montreal & Southern Counties	2,631 26	3,857 23	5,038 22
34	Moosejaw	416 17	2,187 90	1,074 76
35	Nelson		198 15	97 00
36	Niagara Falls Park & River	152 20	2,124 02	238 67
37	Niagara, St. Catharines & Toronto	10,451 02	14,286 69	6,930 90
38	Niagara, Welland & Lake Erie	8 00	1,003 00	11 25
39	Nipissing Central	152 48	597 77	558 59
40	Oshawa	1,137 57	2,226 63	124 68
41	Ottawa	17,628 64	12,042 82	1,168 34
42	Peterborough Radial		4,601 77	514 40
43	Pictou County			
44	Port Arthur		1,475 15	
45	Quebec Rly. Light & Power (Citadel)	2,240 64	5,307 59	1,919 97
46	" " (Montmorency)		2,271 99	3,280 02
47	Regian Municipal	3,383 59	570 25	181 95
48	Sandwich, Windsor & Amherstburg	6,394 64	1,050 04	3,350 66
49	Sarnia	100 00	847 81	578 01
50	Saskatoon	6,240 67	2,433 73	548 97
51	Schomberg & Aurora	5 66	152 45	
52	Shawinigan Falls	527 30	130 15	394 86
53	Sherbrooke		2,861 47	187 93
54	St. Thomas		1,011 79	28 80
55	Suburban Rapid Transit Co	1,032 25	550 11	169 98
56	Sudbury, Copper Cliff Suburban		2,030 09	231 37

SESSIONAL PAPER No. 20b

for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

pour l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Undistributed Accounts. — Comptes non répartis.						
Store Expenses. — Dépenses de magasins.	Stable Expenses. — Dépenses d'étable.	Rent of Tracks and Terminals. — Loyer de voies et gares terminales.	Rent of Equipment. — Loyer de matériel.	Total Undistributed Accounts. — Total, comptes non répartis.	Grand Total Operating Expenses. — Grand total, frais d'exploitation.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
...	580 16	...	...	2,994 86	37,529 40	1
...	...	...	...	318 17	7,909 04	2
...	...	1,800 00	14,598 66	21,354 61	165,341 28	3
...	...	...	...	...	...	4
...	...	8,584 55	1,305 41	14,749 85	119,071 99	5
554 90	...	...	...	3,352 91	81,361 85	6
6,036 69	2,479 73	14,478 40	22,544 14	118,751 11	2,708,513 96	7
...	...	...	...	656 54	33,021 18	8
1,729 57	...	1,697 15	...	18,375 76	424,558 44	9
...	...	178 71	...	275 45	942 80	10
1,192 88	0 55	...	...	13,421 58	203,460 06	11
...	...	97 95	9,904 69	15,757 25	97,590 98	12
...	...	...	...	978 79	38,184 34	13
1,425 39	...	290 96	...	8,419 94	360,370 89	14
...	...	...	...	...	107,485 79	15
281 04	...	...	...	2,073 12	41,280 67	16
1,124 43	2,405 74	...	...	21,230 01	275,423 68	17
...	44 00	5,614 27	5,916 33	13,419 84	57,891 97	18
...	...	8,816 33	9,328 83	23,237 53	135,048 41	19
...	...	10,716 75	5,020 26	52,817 97	549,204 87	20
...	...	9,197 75	20,851 66	34,410 05	169,250 61	21
...	...	...	...	7,325 75	147,802 73	22
229 14	...	...	...	3,518 97	87,402 84	23
...	...	...	...	1,633 03	42,517 17	24
...	...	600 00	1,963 86	6,653 52	154,974 86	25
29 45	...	...	...	1,152 24	47,246 88	26
...	740 61	420 00	644 16	7,879 02	113,306 24	27
1,679 17	301 96	595 00	...	23,340 17	345,161 20	28
...	...	...	...	...	...	29
1,466 88	...	...	19,456 08	44,927 82	255,670 01	30
...	...	2 00	...	152 00	22,117 52	31
...	...	...	...	...	...	32
2,319 23	...	69,297 90	2,244 90	85,388 74	316,580 12	33
...	277 02	...	...	3,955 85	85,685 59	34
383 62	...	...	...	678 77	13,626 79	35
249 69	252 14	10,000 00	...	13,016 72	90,377 06	36
1,491 90	...	1,704 50	...	34,865 01	569,960 68	37
18 50	...	220 00	...	1,260 75	12,716 66	38
...	...	600 00	3,830 40	5,739 24	83,552 73	39
...	799 44	...	16,042 11	20,330 43	99,316 88	40
1,790 00	1,478 69	...	...	34,108 49	760,955 61	41
543 78	...	...	...	5,659 95	62,074 12	42
...	...	...	...	...	...	43
741 75	...	...	...	2,216 90	108,234 11	44
2,494 37	1,450 08	...	...	13,412 65	363,727 00	45
...	...	...	...	5,552 01	183,643 79	46
1,530 80	731 57	...	...	6,398 16	207,630 47	47
...	...	...	...	10,795 34	222,774 13	48
...	1,847 25	...	...	3,373 07	59,311 85	49
61 25	...	...	...	9,284 62	156,843 64	50
...	...	546 00	...	704 11	18,675 95	51
...	...	...	...	1,052 31	50,233 26	52
...	...	...	...	3,049 40	61,007 33	53
...	...	1 00	...	1,041 59	20,706 27	54
...	18 69	45 84	1,800 00	3,616 87	110,206 58	55
...	...	495 00	...	2,756 46	32,046 05	56

TABLE 4.—Summary of Operating Expenses

TABLEAU 4.—Sommaire des frais d'exploitation

No. — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Undistributed Accounts, — Comptes non répartis. Injuries and Damages. — Blessures et dommages.	Insurance. — Assurance.	Stationery and Printing. — Papeterie et impressions.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
57	Three Rivers Traction Co	3 00	2,661 12	348 05
58	Toronto	47,930 76	66,315 07	5,960 44
59	Toronto Civic	4,169 32	2,580 96	3,831 08
60	Toronto Suburban	190 25	12,149 26	745 80
61	Toronto & York Radial	3,000 00	5,792 65	1,432 94
62	Windsor, Essex & Lake Shore	....	9,225 10	791 50
63	Winnipeg	21,595 97	21,330 98	3,959 04
64	Winnipeg, Selkirk & Lake Winnipeg	....	2,229 81	156 09
65	Yarmouth	....	158 56	206 34
	Totals	301,979 18	263,399 45	60,587 15

for the year ending June 30, 1918—*Concluded.*

pour l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Fin.*

Undistributed Accounts—*Concluded.* — Comptes non répartis—*Fin.*						
Store Expenses. — Dépenses de magasins.	Stable Expenses. — Dépenses d'étable.	Rent of Tracks and Terminals. — Loyer de voies et gares terminales.	Rent of Equipment. — Loyer de matériel.	Total Undistributed Accounts. — Total, comptes non répartis.	Grand Total Operating Expenses. — Grand total, frais d'exploitation.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
12 61	581 11	37 50	...	3,643 39	60,466 13	57
14,064 99	7,852 82	...	...	142,124 08	4,124,059 88	58
3,359 07	1,300 75	...	...	15,241 18	270,005 73	59
1,072 33	416 50	...	...	14,574 14	224,212 87	60
2,970 75	3,559 32	...	...	16,755 66	529,141 70	61
486 43	...	...	...	10,503 03	121,237 20	62
3,422 88	7,859 83	1,000 06	...	59,168 76	1,569,537 58	63
...	...	501 00	...	2,886 90	101,076 04	64
...	168 31	...	...	533 21	16,709 17	65
52.763 49	35,146 27	147,538 62	135,451 49	996,865 65	17,535,974 63	

TABLE 5.—Income Account for the

TABLEAU 5.—Compte du revenu pour

No. — N°	Name of Railway — Nom du chemin de fer.	Income. — Revenu.			
		Net Earnings from Operation. — Recettes nettes des frais d'exploitation.	Net Loss from Operation. — Pertes nettes des frais d'exploitation.	Miscellaneous Income. — Revenus divers.	Total Income from Operation. — Revenu total des frais d'exploitation.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Berlin & Waterloo (now Kitchener & Waterloo)	20,396 92		163 66	20,560 58
2	Berlin & Northern	250 89			250 89
3	Berlin, Waterloo Wellesley and Lake Huron	55 998 33		1,960 91	57,959 24
4	Brandon Municipal				
5	Brantford and Hamilton	88 161 03			88 161 03
6	Brantford Municipal	29 939 31			29 939 31
7	British Columbia	510 183 66		1,148,953 48	1,659,137 14
8	Calais Street	8,905 39			8,905 39
9	Calgary	187,471 03		16,542 95	204,013 98
10	Canadian Resources Development		847 15		−847 15
11	Cape Breton	83,442 38		116,435 86	199,878 24
12	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	32,994 27			32,994 27
13	Cornwall		2,920 98	25 90	−2,895 08
14	Edmonton Radial	138,652 83			138,652 83
15	Fort William	40,502 38			40,502 38
16	Guelph Radial	8,869 11		2,565 43	11,434 54
17	Halifax Tramway (now Nova Scotia Tramways and Power Co.)	146,268 96		202,378 26	348,647 22
18	Hamilton and Dundas	25,854 47			25,854 47
19	Hamilton Grimsby and Beamsville	16,974 58			16,974 58
20	Hamilton Street	238,224 71			238,224 71
21	Hamilton Radial	4,239 34			4 239 34
22	Hull	59 441 92		32 990 79	92 432 71
23	International Transit Co	53 368 56		1,711 53	55,080 09
24	Kingston, Portsmouth & Cataraqui	7,292·07		503·57	7,795 64
25	Lake Erie & Northern	56,262·72			56,262 72
26	Lethbridge Municipal	6,897·93			6,897 93
27	Levis County		16,573 49		−16,573 49
28	London Street	97,552 19			97,552 19
29	London & Lake Erie				
30	London & Port Stanley	113,244 04			113,244 04
31	Moncton Tramsways		6,901 55		−6,901 55
32	Montreal Tramways				
33	Montreal & Southern Counties		13,363 82	174 98	−13,188 84
34	Moosejaw	21,496 54			21,496 54
35	Nelson	969 31			969 31
36	Niagara Falls Park & River	23,137 39		7,504 00	30,641 39
37	Niagara, St. Catharines & Toronto	196,461 86			196,461 86
38	Niagara, Welland & Lake Erie	18,890 16		470 16	19,360 32
39	Nipissing Central	13,873 52		212 71	14,086 23
40	Oshawa	73,674 07		1,912 78	75,586 85
41	Ottawa	533,231 55			533,231 55
42	Peterborough Radial	12,790 16			12,790 16
43	Picton County				
44	Port Arthur	36,512 88			36,512 88
45	Quebec Railway, Light & Power Co., (Citadel)	181,819 72			181,819 72
46	Quebec Railway, Light & Power Co. (Montmorency)	25,270 74			25,270 04
47	Regina Municipal	36,382 70			36,382 70
48	Sandwich, Windsor and Amherstburg	108,644 97		31,564 03	140,209 00
49	Sarnia	9,642 84			9,642 84

year ending June 30, 1918.

l'exercice terminé le 30 juin 1918.

Deductions from Income. — Déductions du revenu.					Net.		
Taxes. — Taxes.	Interest on Funded Debt. — Intérêt sur dette consolidée.	Interest on Floating Debt. — Intérêt sur dette flottante.	All other Deductions. — Toutes autres déductions.	Total. —	Income. — Revenu.	Loss. — Perte.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
	7,585 32			7,585 32	12,975 26		1
244 25	130 00	2,746 95		3,121 20		2,870 13	2
14,315 79	17,040 00	307 65		31,663 44	26,295 80		3
							4
5,932 39	39,600 00	49,233 92		94,766 31		6,605 28	5
1,653 43				1,653 43	28,285 88		6
187,753 87	642,888 20		110,445 92	941,087 99	718,049 15		7
1,072 00	5,000 00			6,072 00	2,833 39		8
2,200 96	110,182 85			112,383 81	91,630 17		9
						847 15	10
17,246 07	54,800 00	6 82	48,650 00	120,702 89	79,175 35		11
2,636 84	34,725 00	2,363 68	10 95	39,736 47		6,742 20	12
962 70		255 78		1,218 48		4,113 56	13
	139,206 24	97,660 11		236,966 35		98,213 52	14
	53,190 00	33,015 98		86,205 98		45,703 60	15
					11,434 54		16
70,012 01	105,625 00	4,455 62	8,187 24	188,280 24	160,366 98		17
1,240 94	5,000 00			6,240 94	19,613 53		18
4,856 77	7,500 00	2,930 23		15,287 00	1,687 58		19
82,154 60	18,425 80	4,442 03		105,022 43	133,202 28		20
5,247 90	8,000 00	43,360 62		56,608 52		52,369 18	21
1,827 36		80,472 15	4,989 89	87,289 40	5,143 31		22
1,777 95	8,000 00			9,777 95	45,302 14		32
1,006 24	3,970 00			4,976 24	2,819 40		24
7,012 98	108,600 00			115,612 98		59,350 26	25
5,380 99	21,530 69			26,911 68		20,013 75	26
700 35	7,555 00	8,528 01		16,783 36		33,356 85	27
7,661 84	28,157 27	2,043 77	56 00	37,918 88	59,633 31		28
							29
2,251 38	53,732 56		20,000 00	75,983 94	37,260 10		30
						6,901 55	31
							32
4,500 00		68,489 52		72,989 52		86,178 36	33
17 75	1,750 00	2,305 15		4,072 90	17,423 64		34
	3,807 50			3,807 50		2,838 19	35
6,970 39	30,000 00			36,970 39		6,329 00	36
13,550 59	54,900 00	19,643 95		88,094 54	108,367 32		37
1,164 29	2,433 33			3,597 62	15,762 70		38
1,126 37			9,161 28	10,287 65	3,798 58		39
5,992 23	738 09			6,730 32	68,856 53		40
81,935 04	16,460 00	25,596 65		123,991 69	409,239 86		41
145 27	11,993 54			12,138 81	651 35		42
							43
	69,077 77		1,748 10	70,825 87		34,312 99	44
2,289 42				2,289 42	179,530 30		45
					25,270 74		46
	78,010 56		18,711 86	96,722 42		60,339 72	47
24,000 00	33,975 00			57,975 00	82,234 00		48
922 88	4,529 52			5,452 40	4,190 44		49

TABLE 5.—Income Account for the

TABLEAU 5.—Compte du revenu pour

No. — N°	Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Income. — Revenu.			
		Net Earnings from Operation. — Recettes nettes des frais d'exploitation.	Net Loss from Operation. — Pertes nettes des frais d'exploitation.	Miscellaneous Income. — Revenus divers.	Total Income from Operation. — Revenu total des frais d'exploitation.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
50	Saskatoon	51,255 07			51,255 07
51	Schomberg and Aurora		783 83		−783 83
52	Shawinigan Falls	11,131 89			11,131 89
53	Sherbrooke	4,273 43		67,928 94	72,202 37
54	St. Thomas		208 84		−208 84
55	Suburban Rapid Transit Co	232 68		32,918 65	33,151 33
56	Sudbury-Copper Cliff Suburban	9,477 89		26 30	9,504 19
57	Three Rivers Tranction Co	25,538 58			25,538 58
58	Toronto	2,387,244 03		86,885 00	2,474,129 03
59	Toronto Civic	36,915 64			36,915 64
60	Toronto Suburban	53,200 03		856 68	54,056 71
61	Toronto and York Radial	181,111 57			181,111 57
62	Windsor, Essex and Lake Shore	37,406 55			37,406 55
63	Winnipeg	610,761 13		530,235 18	1,140,996 31
64	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	44,090 65		26,176 65	70,267 30
65	Yarmouth	28,688 15		78 20	28,766 35
	Totals	6,805,514 72	41,599 66	2,311,176 60	9,075,091 66

year ending June 30, 1918—*Continued.*

l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Deductions from Income. — Déductions du revenu.					Net.		
Taxes.	Interest on Funded Debt. — Intérêt sur dette. consolidée.	Interest on Floating Debt. — Intérêt sur dette flottante.	All other Deductions. — Toutes autres. déductions.	Total.	Income. — Revenu.	Loss — Perte.	No. — N°
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
....	37,667 40	1,983 00	....	39,650 40	11,604 67	....	50
144 23	....	29,250 00	....	29,394 23	....	30,178 06	51
....	7,500 00	4,645 12	....	12,145 12	....	1,013 23	52
535 00	57,781 72	9,133 04	1,073 35	68,523 11	3,679 26	....	53
....	....	....	....	....	....	208 84	54
6,614 98	25,000 00	6,768 50	532 93	38,916 41	....	5,765 08	55
....	5,486 10	....	....	5,486 10	4,018 09	....	56
232 72	21,260 04	846 13	....	22,338 89	3,199 69	....	57
1,355,396 17	221,697 49	....	....	1,577,093 66	897,035 37	....	58
....	87,416 85	....	474 56	87,891 41	....	50,975 77	59
5,726 77	118,260 00	....	13,473 00	137,459 77	....	83,403 06	60
7,679 87	82,000 00	57,755 88	....	147,435 75	33,675 82	....	61
2,332 00	37,500 00	19,551 71	....	59,383 71	....	21,977 16	62
172,197 60	250,000 00	395,646 20	23,011 65	840,855 45	300,140 86	....	63
2,771 78	32,660 00	5,408 53	3,055 08	43,895 39	26,371 91	....	64
1,223 88	12,500 00	27 93	149 72	13,901 53	14,864 82	....	65
2,122,618 84	2,784,848 84	978,874 63	263,731 90	6,150,074 21	3,645,624 12	720,606 67	

TABLE 5.—Income Account for the year ending June 30, 1918—*Continued.*

TABLEAU 5.—Compte du revenu pour l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Suite.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Deductions from Net Income — Déductions du revenu net.				
	Reserves and Special Charges. — Réserves et obligations spéciales.	Divi-dends. — Divi-dends.	Total Deductions — Déductions totales.	Surplus for Year. — Surplus pour l'année.	Deficit for Year. — Déficit pour l'année.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Berlin and Waterloo (now Kitchener and Waterloo)				12,975 26	
Berlin and Northern					2,870 31
Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron		12,500 00	12,500 00	13,795 80	
Brandon Municipal					
Brantford and Hamilton					6,605 28
Brantford Municipal				28,285 88	
British Columbia	813,320 03	349,200 00	1,162,520 03		444,470 88
Calais Street	2,000 00		2,000 00	833 39	
Calgary	79,429 49		79,429 49	12,200 68	
Canadian Resources Development					847 15
Cape Breton	12,682 44	47,790 00	60,472 44	18,702 91	
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie					6,742 20
Cornwall					4,113 56
Edmonton Radial	39,485 90		39,485 90		137,699 42
Fort William					45,703 60
Guelph Radial	8,000 00	6,119 89	14,119 89		2,685 35
Halifax Tramway (now Nova Scotia Tramways & Power Co)	24,375 00	124,306 64	148,681 64	11,685 34	
Hamilton and Dundas		4,000 00	4,000 00	15,613 53	
Hamilton, Grimsby and Beamsville				1,687 58	
Hamilton Street		96,400 00	96,400 00	36,802 28	
Hamilton Radial					52,369 18
Hull	39,552 06		39,552 06		34,408 75
International Transit Co				45,302 14	
Kingston, Portsmouth and Cataraqui				2,819 40	
Lake Erie and Northern					59,350 26
Lethbridge Municipal	9,957 00		9,957 00		29,970 75
Levis County					33,356 85
London Street	35,000 00	17,180 40	52,180 40	7,452 91	
London and Lake Erie					
London and Port Stanley	14,766 29		14,766 29	22,493 81	
Moncton Tramways					6,901 55
Montreal Tramways					
Montreal and Southern Counties					86,178 36
Moosejaw	11,500 00		11,500 00	5,923 64	
Nelson					2,838 19
Niagara Falls Park and River					6,329 00
Niagara, St. Catharines and Toronto				108,367 32	
Niagara, Welland and Lake Erie	3,000 00	2,500 00	5,500 00	10,262 70	
Nipissing Central				3,798 58	
Oshawa	15,924 00		15,924 00	52,932 53	
Ottawa	110,000 00	281,580 00	391,580 00	17,659 86	
Peterborough Radial				651 35	
Picton County					
Port Arthur					34,312 99
Quebec Railway, Light and Power Co. (Citidal)				179,530 30	
Quebec Railway, Light and Power Co. (Montmorency)				25,270 74	
Regina Municipal					60,339 72
Sandwich, Windsor and Amherstburg				82,234 00	

TABLE 5.—Income Account for the year ending June 30, 1918—*Concluded.*

TABLEAU 5.—Compte du revenu pour l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Fin.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Deductions from Net Income. — Déductions du revenu net.				
	Revenues and Special Charges. — Réserves et obligations spéciales.	Dividends. — Dividendes.	Total Deductions. — Déductions totales.	Surplus for Year. — Surplus pour l'année.	Deficit for Year. — Déficit pour l'année.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Sarnia	....	5,400 00	5,400 00	....	1,209 56
Saskatoon	16,351 13	....	16,351 13	....	4,746 46
Schomberg and Aurora	....	....	....	....	30,178 06
Shawinigan Falls	....	....	....	....	1,013 23
Sherbrooke	....	....	....	3,679 26	....
St. Thomas	....	....	....	....	208 84
Surburban Rapid Transit Co	....	....	....	....	5,765 08
Sudbury-Copper Cliff Suburban	....	4,382 00	4,382 00	....	363 91
Three Rivers Traction Co	....	....	....	3,199 69	....
Toronto	....	720,000 00	720,000 00	177,035 37	....
Toronto Civic	69,237 03	....	69,237 03	....	120,212 80
Toronto Suburban	....	....	....	....	83,403 06
Toronto and York Radial	....	....	....	33,675 82	....
Windsor, Essex and Lake Shore	....	....	....	....	21,977 16
Winnipeg	152,555 48	....	152,555 48	147,585 38	....
Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	9,203 50	....	9,203 50	17,168 41	....
Yarmouth	....	....	....	14,864 82	....
Totals	1,466,339 35	1,671,358 93	3,137,698 28	1,114,490 68	1,327,171 51

TABLE 6.—Summary of Equipment for the year ending June 30, 1918—*Concluded.*

TABLEAU 6.—Sommaire du matériel pour l'exercice terminé le 30 juin 1918—*Fin.*

Name of Railway. — Nom du chemin de fer.	Passenger Cars. — Voitures à voyageurs.				Other Cars. — Autres voitures.							Total Cars of All Classes. — Total, voitures de toutes sortes.
	Closed. — Fermées.	Open. — Ouvertes.	Combination. — Combinaison.	Total.	Freight. — Marchandises.	Mail, Express and Baggage. — Voitures poste, messageries et bagage.	Combination. — Combinaison.	Work. — De travail.	Snow Ploughs — Chasse-neige.	Sweepers. — Balayeuses.	Miscellaneous. — Voitures diverses.	
Berlin and Waterloo (now Kitchener and Waterloo)	8	6		14				1		1		16
Berlin and Northern	3			3							7	10
Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	9	4	2	15	3		2	2		2	3	27
Brandon Municipal												
Brantford and Hamilton	6			6				6				12
Brantford Municipal	13	4		17	1			1	1	1		21
British Columbia	379	5		384	456	14	5	47	2	6	*20	934
Calais Street	4	4		8				1	1			10
Calgary	85	1		86	7			2		1	7	103
Canadian Resources and Development	1			1				2			22	25
Cape Breton	24			24	3	1		1	3	1		33
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	6	2		8	79			1				88
Cornwall	8	2		10	2					1		13
Edmonton Radial			74	74				4		2	3	83
Fort William	26	1		27				1		1		29
Guelph Radial	8	3		11					1	1	†1	14
Halifax Tramway (now N.S. Tramways and Power Co.)	38	22		60				3		5	22	90
Hamilton and Dundas	1	2		3								3
Hamilton, Grimsby and Beamsville	8	2		10	4							14
Hamilton Street	92	19		111						4	1	116
Hamilton Radial	8			8	11				1			20
Hull	31	13		44	†2	1		2	2	3	1	55
International Transit Co.	12			12						1	1	14
Kingston, Portsmouth and Cataraqui	8		12	20	1			2	2			25

Lake Erie and Northern	10			10		1	2	22	1		2	38
Lethbridge Municipal	10			10								10
Levis County	15	9		24	2			1	2	3		32
London Street	51	14		65					2	2	3	72
London and Lake Erie												
London and Port Stanley	17			17	4	2		2			†3	28
Moncton Tramways	4			4				1	1			6
Montreal Tramways												
Montreal and Southern Counties	30			30	3	2	4	2	2	2		45
Moosejaw	21			21				1		1		23
Nelson	2			2								2
Niagara Falls, Park and River	11	16		27			2		1		2	32
Niagara, St. Catharines and Toronto	34	8		42	48	1		1	2	1	‡12	107
Niagara, Welland and Lake Erie	3			3					1			4
Nipissing Central	5			5				2	1			8
Oshawa	5	3	1	9		2		4		1	4	20
Ottawa	125	40		165				4	4	9	2	184
Peterborough Radial	10	8		18					1	2		21
Pictou County												
Port Arthur	24	1		25		1			2			28
Quebec Ry. Light and Power Co. (Citadel)	68	24		92				1	4	7	7	111
Quebec Ry. Light and Power Co. (Montmorency)	15			15							2	17
Regina Municipal	34			34	29			1	1	2		67
Sandwich, Windsor and Amherstburg	38	22		60	4			12	3			79
Sarnia	10	2		12		1						13
Saskatoon	19			19				4	1	1	2	27
Schomberg and Aurora											14	14
Shawinigan Falls											†2	2
Sherbrooke	10	9		19					1	1		21
St. Thomas	8	6		14					1			15
Suburban Rapid Transit Co.	11			11								11
Sudbury, Copper Cliff Suburban	3			3								3
Three Rivers Traction Co.	12			12					1	1		14
Toronto	238	116	529	883				17		13	8	921
Toronto Civic	45			45						3		48
Toronto Suburban	24	2		26	5	2		3		2	1	39
Toronto, York Radial	49	3		52	15	11		10	4		**3	95
Windsor, Essex and Lake Shore	11			11	19				1		**3	34
Winnipeg	293	11		304				7	1	9	1	322
Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	15			15	5			15		1	3	39
Yarmouth	3	3		6					1			7
Totals	2,061	387	618	3,066	703	39	15	186	52	91	162	4,314

* Including 17 locomotives.
† Locomotives.
‡ Including 7 locomotives.
** 1 locomotive.

INDEX TO RAILWAY STATISTICS.

TREIZIÈME RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS

1918

(Traduit de l'anglais)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
J. DE LABROQUERIE TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1920

[N° 20c.—1919.]

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Sir H. L. DRAYTON, C.R., *commissaire en chef.*

D'ARCY SCOTT, *commissaire en chef adjoint.*

Hon. W. B. NANTEL, C.R., L.L.D., *sous-commissaire en chef.*

S. J. MCLEAN, M.A., L.L.B., Ph.D., *commissaire.*

A. S. GOODEVE, *commissaire.*

A. C. BOYCE, C.R., *commissaire.*

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

TABLE DES MATIÈRES.

RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

Au Gouverneur en conseil:

Conformément aux dispositions de l'article 62 de la Loi des chemins de fer, telle qu'amendée par l'article 12 du chapitre 32, 8-9 Edouard VII, la Commission des chemins de fer du Canada a l'honneur de soumettre son treizième rapport pour l'exercice clos le 31 mars 1918.

Depuis la soumission du dernier rapport de la Commission, la Loi des chemins de fer a été modifiée sous l'empire du chapitre 37, 7-8 George V, appelé "Loi concernant le paiement des traitements ou des gages des employés des compagnies de chemins de fer, et pour amender autrement la Loi des chemins de fer", sanctionnée le 20 septembre 1917. Voici l'amendement mentionné:

Sa Majesté, sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit:

1. L'article deux cent cinquante-neuf de la Loi des chemins de fer est amendé en y ajoutant le sous-article suivant:

> "(3) Le traitement ou les gages de toute personne employée dans l'exploitation, le maintien ou l'équipement de toute compagnie de chemin de fer auquel le Parlement canadien est venu en aide au moyen de subside ou de garantie seront payés pas moins souvent que bimensuellement durant le terme de l'emploi de ladite personne."

2. Le paragraphe (*e*) du paragraphe trente-quatre de l'article 2 de ladite loi est modifié en y ajoutant à la fin ce qui suit:

> "y compris toute indemnité de ce genre payable en vertu des dispositions de toute loi du Parlement du Canada ou d'aucune des législatures provinciales pour offrir une indemnité aux ouvriers en cas de blessures ou en cas de maladie industrielle."

3. L'article cinquante de ladite Loi est modifié en ajoutant les mots suivants à la fin de cet article:

> "mais dans le cas où ce règlement, cette ordonnance ou cette décision exigent qu'une action ou une chose soit faite pour la protection du public ou des employés du chemin de fer, l'extension n'est pas accordée à moins d'audience sur avis."

4. Le sous-article un de l'article deux cent quarante-six est modifié en insérant immédiatement après le mot "maintenu" dans la troisième ligne de cet article, les mots "le long ou".

5. L'article deux cent soixante-neuf de ladite Loi est modifié en y ajoutant les paragraphes suivants:

> "(*d*) en ce qui concerne la longueur des sections qui doivent être réparées par les employés de la compagnie, et en ce qui concerne le nombre d'employés

requis pour chaque section, de manière à assurer la protection du public et des employés;

"(*e*) limitant ou régularisant les heures de service de tous les employés ou de chaque classe d'employés, en vue de protéger le public et les employés; et,

"(*f*) pourvu qu'une espèce précise de combustible ou une espèce précise de force motrice ou de moyen de propulsion soient employés sur aucune ou sur toutes les locomotives et sur tous les trains dans aucun district."

6. Le sous-article deux de l'article deux cent soixante-quatorze de ladite Loi est abrogé et ce qui suit lui est substitué:

"(2) Lorsqu'un règlement municipal d'une cité ou d'une ville défend de se servir du sifflet ou de la cloche avant de traverser un passage à niveau ou des passages à niveau dans les limites de ladite cité ou ville, ce règlement, s'il est approuvé par une ordonnance de la Commission dans la mesure de cette défense, dégage la compagnie et ses employés de l'obligation imposée par cet article."

7. Le sous-article un de l'article deux cent soixante-seize de ladite Loi est abrogé et ce qui suit lui est substitué:

"276. Chaque fois que dans aucune cité, ville ou village, un train qui n'est pas précédé d'une locomotive traverse un chemin, ou passe le long d'un chemin au niveau de la voie, qui n'est pas suffisamment protégé par des barrières ou autrement, la compagnie fera stationner sur cette partie du train qui est alors la plus en avant une personne qui avertira les gens se tenant sur la voie de ce chemin de fer ou la traversant, ou s'apprêtant à la traverser."

8. Le sous-article un de l'article deux cent quatre-vingt-douze de ladite Loi est modifié en y ajoutant à la fin:

"Tout conducteur ou autre employé faisant un rapport à la compagnie sur un accident doit aussitôt que possible après cet accident en avertir la Commission par télégraphe."

9. L'article trois cent de ladite Loi est abrogé et ce qui suit lui est substitué:

"300. (1) Un juge de la cour supérieure ou de la cour de comté, deux juges de paix, ou un stipendiaire d'un magistrat de police dans aucune partie du Canada, un greffier de paix, greffier de la Couronne ou juge des sessions de la paix dans la province de Québec, sous la juridiction de laquelle le chemin de fer est placé, peut, sur la demande de la compagnie ou d'aucun commis ou agent de la compagnie, nommer toutes personnes qui sont sujets britanniques pour agir en qualité de constable sur ce chemin de fer ou le long de ce chemin de fer."

"(2) Toute personne ainsi nommée prêtera serment ou fera une déclaration solennelle, qui peut être reçue par n'importe quel juge ou autre fonctionnaire autorisé à faire la nomination ou à recevoir les serments, suivant la formule ou l'effet suivant, à savoir:

"I. A. B., ayant été nommé constable pour exercer mes fonctions sur et le long de (ici nommer le chemin de fer), en vertu des dispositions de la Loi des chemins de fer, jure que je suis sujet britannique; que je servirai bien et fidèlement notre souverain seigneur le roi dans ledit office de constable sans faveur ou préférence, malice ou mauvais vouloir; que je ferai le plus qu'il sera en mon pouvoir, pour faire garder la paix, et empêcher toutes infractions à la paix; et que, tant que j'exercerai lesdites fonctions, je m'acquitterai de mes fonctions au meilleur de ma connaissance et de mon habileté suivant la loi. Ainsi, que Dieu me vienne en aide."

"(3) Cette nomination doit être faite par écrit signée par le fonctionnaire faisant la nomination, et le fait que la personne nommée en vertu de cette nomination a prêté serment ou a fait la déclaration sera approuvé sur ladite nomination par écrit par la personne recevant ledit serment ou ladite déclaration."

10. Le sous-article un de l'article trois cent six de ladite Loi est modifié en retranchant le mot "un" dans la troisième et dans la cinquième lignes de cet article, et en y substituant le mot "deux".

11. L'article trois cent huit de ladite Loi est abrogé et ce qui suit lui est substitué:

"308. La compagnie peut, pour une meilleure mise en vigueur de l'observation d'aucun règlement municipal, ou règlement, prescrire une pénalité ne dépassant pas quarante dollars pour toute infraction à ce règlement, et cette pénalité sera applicable sur conviction sommaire."

12. Le sous-article trois de l'article trois cent dix de ladite Loi est abrogé et ce qui suit lui est substitué:

"(3) Aucun desdits règlements municipal ou règlement ne sera en vigueur avant ladite sanction ou avant que cette sanction ne soit rescindée."

13. Le paragraphe (*d*) de l'article trois cent quatre-vingt-treize est abrogé et ce qui suit lui est substitué:

"(*d*) Chaque fois que dans aucune cité, ville ou village, on permet à aucun train de la compagnie de traverser ou de suivre un chemin au niveau de la voie qui n'est pas suffisamment protégé par des barrières ou autrement, la compagnie ne fait pas stationner sur la partie de ce train, qui est alors la plus en avant, une personne qui avertira les gens se tenant sur la voie dudit chemin de fer, la traversant ou s'apprêtant à la traverser."

14. L'article trois cent quatre-vingt-quatorze de ladite Loi est modifié en y ajoutant le sous-article suivant:

"(2) Aucun employé ne sera sujet à cette pénalité s'il peut prouver que la mise à exécution ou l'observation des règlements de la compagnie a été la cause de cette obstruction, et dans un tel cas la compagnie et son surintendant ou autre fonctionnaire ayant la charge de l'exploitation du chemin de fer, ou de la division de ce chemin de fer sur lequel survient cette obstruction seront chacun coupables du délit mentionné dans cet article et passible d'une amende ne dépassant pas deux cents dollars."

15. Cette Loi entrera en vigueur le premier janvier mil neuf cent dix-huit.

SÉANCES PUBLIQUES DE LA COMMISSION.

Durant l'exercice du 1er avril 1917 au 31 mars 1918, la Commission a tenu 59 séances publiques, auxquelles 391 requêtes ont été entendues. Le nombre des séances publiques dans les diverses provinces ont été comme suit:

Province.	Nombre.
Ontario	41
Québec	4
Manitoba	2
Saskatchewan	4
Alberta	5
Colombie-Britannique	3
Total	59

Les requêtes comprennent une variété de questions tombant sous la juridiction de la Commission sous l'empire de la Loi des chemins de fer, à partir de la plainte du particulier jusqu'aux questions plus importantes d'intérêt public intéressant toute la communauté.

QUESTIONS RÉGULIÈRES ET IRRÉGULIÈRES.

Le nombre des questions réglées sommairement par la Commission, outre celles qui ont donné lieu à des enquêtes publiques, constitue un pourcentage considérable du nombre total des requêtes et des plaintes qu'elle a étudiées, c'est-à-dire, sur un total de 3,611 requêtes et plaintes reçues et étudiées par la Commission, 20 pour 100 ont été inscrites pour enquêtes dans les formes, et 80 pour 100 ont été réglées sommairement. Ces plaintes réglées sommairement exigent dans bien des cas beaucoup de recherches et d'étude de la part des fonctionnaires de la Commission, et elles couvrent une grande variété de sujets telle que par exemple, une plainte d'un caractère plus ou moins insignifiant jusqu'à une affaire d'intérêt public général intéressant la communauté toute entière, ou mettant en jeu la demande de quelque principe général concernant les taux de chemin de fer.

CAISSE DES PASSAGES À NIVEAU.

Conformément aux dispositions de l'article 7 du chapitre 32, 8-9 Edouard VII, intitulé Loi modifiant la Loi des chemins de fer, il a été décrété qu'une somme de $200,000 sera prise annuellement et mise à part, pendant cinq années consécutives à compter du premier jour d'avril 1909, à même le fonds du revenu consolidé, pour aider à assurer, au moyen d'ouvrages de protection, la sûreté et la commodité du public aux passages à niveau, existant ledit premier jour d'avril; les sommes susdites devant être placées au crédit d'un compte spécial appelé: "Caisse des passages à niveau" et employées par la Commission, subordonnément à certaines restrictions énoncées dans ladite Loi, uniquement pour le coût (à l'exclusion de l'entretien et du service) de la construction effective, des ouvrages destinés aux objets susmentionnés.

Relativement à ces passages à niveau, dont la Commission a eu à s'occuper, elle a rendu du 1er avril 1909 au 31 mars 1918, 397 ordonnances, pourvoyant à la protection de 444 passages niveau:

Cloches électriques..	241
Barrières..	108
Passages souterrains..	50
Ponts au-dessus de la voie..	20
Voies publiques détournées..	20
Rues condamnées..	3
Enlèvement d'obstacles à la vue..	3
Abri..	1
Guérites à signaux..	2

On verra en comparant le nombre total des passages à niveau protégés avec le douzième rapport annuel de la Commission que l'augmentation pour l'exercice clos le 31 mars 1918, dans le nombre des passages à niveau protégés, atteint le nombre de 36, répartis comme suit:

Cloches électriques..	15
Barrières..	17
Passage souterrain..	1
Voies publiques détournées..	2
Enlèvement d'obstacle à la vue..	1
Abri..	1
Guérites à signaux..	2

Remarque. — Trente-six passages à niveau et trente-neuf appareils de protection par suite d'une ordonnance rendue à l'effet de faire installer deux cloches à un passage à niveau, et une guérite à signaux supplémentaire à deux passages à niveau.

En ce qui concerne la subvention de fonds pour des ouvrages de protection sous l'empire de cette caisse, on attire encore l'attention sur le fait que la Commission a constaté que la limite imposée par la loi a empêché que les contributions fussent aussi généreuses qu'aurait exigé l'intérêt public au sujet des projets d'une plus vaste envergure pour l'élimination des passages à niveau. Ces ouvrages dans les grandes villes

vont coûter au delà de $100,000, et quelquefois jusqu'à plusieurs millions de dollars, de sorte que la limite de $5,000 (ne devant pas être appliquée à plus de trois passages à niveau dans aucune municipalité, ou plus d'une fois à aucun passage à niveau) fixée par la loi, ne serait rien qu'une fraction du montant total en jeu.

DÉCISIONS ET JUGEMENTS GÉNÉRAUX DE LA COMMISSION.

Le présent rapport contient quelques-unes des questions les plus importantes qui ont été traitées par la Commission à ses séances publiques pour l'exercice clos le 31 mars 1917. On trouvera un résumé des jugements de la Commission à appendice "A" de ce rapport.

ORDONNANCES GÉNÉRALES ÉMISES PAR LA COMMISSION.

Ce-suit un résumé de quelques-unes des questions traitées sous l'empire des ordonnances générales de la Commission:

Ordonnance décrétant que les poids minima proposés dans certains tarifs des compagnies de chemin de fer du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc, établissant un poids de 50,000 livres par wagon de farine lorsqu'elle est chargée dans des wagons pouvant porter 60,000 livres ou 70,000 livres soient refusés, les compagnies de chemin de fer ayant la permission d'augmenter le poids minimum pour la farine jusqu'à 45,000 livres par wagon lorsqu'elle est mise dans des wagons pouvant porter ce poids, cette mesure ne devant pas être en vigueur avant le 30 avril 1917. Il a été de plus décrété que si la compagnie de chemin de fer, pour sa propre commodité, fournissait un wagon pouvant porter un poids supérieur à 60,000 ou à 70,000 livres requis par le consignateur, le poids minimum devrait être celui pour le wagon ainsi requis, pourvu que le poids réel du chargement ne dépassât pas le chargement maximum pour le type de wagon ainsi requis.

Ordonnance à l'effet de suspendre certains taux de classe d'entier parcours, par "eau et par chemin de fer" entre l'est et l'ouest du Canada et que certains taux de classe d'entier parcours par "eau et par chemin de fer" s'appliquant entre l'est et l'ouest du Canada immédiatement en vigueur avant la fermeture de la navigation en 1916, soient remis en vigueur jusqu'à une nouvelle ordonnance de la Commission.

Ordonnance à l'effet que certains règlements pour le maintien uniforme des signaux pour les voies impassables, devant entrer en vigueur le 1er juin 1917, soient prescrits pour être observés par chaque compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada, et rescindant l'ordonnance générale n° 161 de la Commission, datée du 23 février 1916.

Ordonnance amendant le règlement n° 3 de la classification canadienne des marchandises n° 16, en stipulant que chaque wagon, excepté celui qui porte l'excès de poids, soit chargé suivant le poids qui est indiqué sur celui-ci, et établissant la classification minimum à pas moins de 24,000 livres par wagon.

Ordonnance à l'effet d'amender la classification canadienne des marchandises n° 16 afin d'établir un taux de chargement de wagon de troisième classe, avec un minimum de 16,000 livres sur les oublies à glaces.

Ordonnance modifiant le règlement 23 des règlements régissant le trafic des wagons à bagages au Canada, en stipulant que les bagages des immigrants seront entreposés gratuitement pendant n'importe quelle partie d'une période de cinq jours, mais ne la dépassant pas après l'arrivée aux ports de Montréal, Toronto et Winnipeg.

Ordonnance refusant certains tarifs faisant voir les frais pour la glace fournie aux wagons-glacières, lesquels tarifs ont été suspendus par les ordonnances générales n°s 164 et 165 de la Commission.

Autorisation du supplément n° 9 à la classification canadienne des marchandises n° 16, sujette à certaines dispositions affectant les taux de chargement projetés et les poids minima pour les jeux et les jouets, autres que ceux de fer ou d'acier, et que le maïs grillé ou le riz gonflé soient ajoutés à la liste d'épiceries de la classification.

Autorisation d'amender la classification des messageries au Canada, de manière à augmenter le poids d'après lequel les frais de messagerie pour le transport des chevaux sont basés à partir de 10,000 livres jusqu'à 12,000 livres par chargement de wagon.

Ordonnance à l'effet d'amender les tarifs des compagnies de chemins de fer du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien et du Michigan-Central, en retranchant certaines clauses relatives aux frais de camionnage, et stipulant que les frais de camionnage seront perçus d'après la base du poids réel, sujet au minimum établi par la classification canadienne des marchandises.

Ordonnance à l'effet de défendre à toutes les compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de la Commission, l'emploi de ronces artificielles dans la construction ou dans la reconstruction de clôtures le long de leurs voies respectives, sujette à des exceptions dans les municipalités où la ronce artificielle est défendue.

Ordonnance à l'effet de rescinder l'ordonnance générale n° 187 de la Commission en ce qui a trait à la question des taux par "eau et par chemin de fer" entre l'est et l'ouest du Canada, et que les taux actuels par "eau et par chemin de fer" sur le sucre, à destination de Port-Arthur, de Fort-William et de Westford, soient continués effectivement.

Ordonnance enjoignant à chaque compagnie de chemin de fer soumise à la juridiction de la Commission, d'équiper ses locomotives entre le coucher et le lever du soleil, de phares permettant aux personnes dans la guérite de la locomotive, douées d'une vue normale, de voir un objet sombre, de la grosseur d'un homme, dans des conditions normales de température, à une distance de 1,000 pieds ou plus, en avant de la locomotive.

Ordonnance à l'effet d'amender l'ordonnance n° 3249 de la Commission approuvant la classification canadienne des marchandises n° 13, de sorte que toute personne ou compagnie violant les dispositions de l'article 400, sous-article 1, de la Loi des chemins de fer, ou d'aucun amendement à cet article, soit passible de payer à la compagnie en outre du tarif régulier, un tarif supplémentaire de cinquante pour cent de ces frais réguliers.

Autorisation des règlements canadiens d'indemnité pour surestaries sur les wagons remplaçant les règlements canadiens du service des wagons prescrits par l'ordonnance n° 906 de la Commission (ordonnance générale n° 1), datée du 25 janvier 1906.

Ordonnance amendant les règlements pour le transport en petite vitesse d'articles dangereux autres que des explosifs et certains objets particuliers, tout ce qui se rapporte aux peintures étant éliminé desdits règlements.

Ordonnance à l'effet d'enjoindre à toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission de faire peindre des échelles en pouces sur les murs intérieurs des wagons servant au transport du grain dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, de manière à indiquer la profondeur du grain qu'ils renferment, et que tous ces wagons soient ainsi marqués avant d'être employés à ce transport.

Ordonnance à l'effet de rescinder l'ordonnance générale n° 173, en tant qu'elle rescinde l'ordonnance générale n° 152, et que les droits pour l'usage des wagons-glacières pour le transport des légumes, établis par lesdits tarifs déposés de nouveau et tels qu'autorisés par l'ordonnance générale n° 152 de la Commission soient permis.

Ordonnance décrétant que le chargement minimum pour le bois de construction destiné à l'usage domestique ou à l'exportation, soit établi pour les wagons fermés mesurant moins de 35 pieds de longueur, dimensions intérieures, à 33,000 livres, sauf lorsque des wagons entièrement chargés ne contiennent pas 40,000 livres, le minimum sera le poids réel qu'ils peuvent porter, mais pas moins de 35,000 livres, et pour les wagons fermés de 35 pieds de long et pas plus de 36 pieds 6 pouces, dimensions intérieures, 40,000 livres.

Ordonnance décrétant l'approbation de certains tarifs réglementaires de droit maxima par mille pour le transport des voyageurs et accordant certaines augmentations aux compagnies de chemins de fer, dans les territoires de l'est et de l'ouest.

Ordonnance ordonnant que l'ordonnance générale n° 188 soit amendée en stipulant qu'un service fréquent voudra dire neuf trains ou plus par jour, et qu'un service de train rapide voudra dire un service à une vitesse de trente-cinq milles ou plus par heures.

Autorisation de certains tarifs des compagnies de chemins de fer, augmentant le poids minimum total sur les consignations moindres qu'un chargement de wagon de viandes fraîches, volailles habillées, produits des maisons de salaison, de beurre et d'œufs, lorsqu'ils sont chargés dans des wagons-glacières sur des voies de garage particulières, de 9,000 à 12,000 livres par wagon.

Ordonnance à l'effet d'amender sous certains rapports l'ordonnance générale n° 106, prescrivant les règles et les instructions pour l'inspection et pour l'épreuve des chaudières de locomotives et de ce qui en dépend, et que les modifications stipulées restent en vigueur jusqu'au 31 décembre 1918.

Autorisation établissant une augmentation de dix pour cent dans certains tarifs réglementaires pour les voyageurs et une augmentation de 15 pour cent dans certains tarifs réglementaires de chemins de fer sur les marchandises, et stipulant en outre que dans l'intérêt de l'uniformité, le seul taux fractionnel, si employé dans lesdits tarifs réglementaires pour les marchandises, soit le demi-sou, devant être compté comme l'équivalent, inclusivement, de vingt-cinq centièmes ou de soixante-quatorze centièmes d'un cent.

Ordonnance à l'effet d'amender les ordonnances générales n°s 95 et 160 afin de pourvoir à ce que durant l'existence de l'association des chemins de fer canadiens pour la défense nationale et pour la continuation des divisions en zones sous des présidents, que les présidents de zones enverront des copies de tous les avis d'embargos au secrétaire de la Commission, dans le temps limité par lesdites ordonnances générales, et exemptant les compagnies de chemins de fer de l'obligation d'envoyer ces avis.

Ordonnance amendant le règlement n° 3 des règlements canadiens d'indemnité pour surestaries sur les wagons en stipulant que les retards dépassant les périodes gratuites accordées dans aucune des deux fins pour d'autres fins en vertu de ce règlement seront totalisés et imposés conformément à la règle 9, à moins qu'une nouvelle consignation n'opère le vrai transfert de la propriété des marchandises, auquel cas les frais contre le nouveau consignataire pour le retard dépassant la période de déchargement gratuit commenceront au plus bas tarif.

Autorisation établissant les poids minima de chargement de wagon sur le tan lorsqu'il est transporté sous l'empire de tarifs spéciaux sur cette denrée.

Disposition à l'effet de modifier certains tarifs des compagnies de chemins de fer Père-Marquette, Pacifique-Canadien, Grand-Tronc, et Canadian-Northern pourvoyant au transport des produits des maisons de salaison, des viandes fraîches, et d'autres articles dans les wagons-glacières de manière à comprendre l'oléomargarine comme étant un produit de maison de salaison.

Autorisation de certains amendements aux règlements sur le transport des explosifs, en stipulant que les explosifs dangereux pour lesquels un wagon certifié et placardé est prescrit, ne doivent pas être chargés plus haut que le revêtement du wagon, et que dans le cas où le chargement d'un wagon comprend ou consiste en explosifs, le poids du chargement sera distribué de manière à être réparti également de chaque côté du wagon et sur les voies.

À PROPOS DE L'AUGMENTATION DES TAUX DE TRANSPORT POUR LES VOYAGEURS ET POUR LES MARCHANDISES SUR LES CHEMINS DE FER CANADIENS.

En avril 1917, les compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de la Commission, à cause de l'augmentation des gages pour la main-d'œuvre et de l'augmentation des prix de l'équipement, de la houille et des matériaux, qui avaient contribué largement aux dépenses générales de l'exploitation des chemins de fer, se sont adressées à la Commission pour obtenir l'autorisation d'augmenter les tarifs de 15 pour 100 pour le transport des voyageurs et des marchandises, sauf le charbon, pour lequel elles ont

demandé une augmentation spécifique de 15 cents par tonne. Les demandes sont mentionnées ordinairement sous le nom de la cause du 15 pour 100.

Les requêtes telles que déposées originairement n'étaient pas accompagnées d'avis à des corps publics représentatifs. Sous la direction de la Commission, des avis ont été donnés. Les auditions publiques suivantes ont été tenues:

A Victoria, le 5 juin.
A Vancouver, le 6 juin.
A Toronto, le 12 juin.
A Nelson, le 16 juin.
A Calgary, le 18 juin.
A Edmonton, le 19 juin.
A Montréal et à Saskatoon, le 20 juin.
A Regina, le 21 juin.
A Winnipeg, le 22 juin.
A Fort-William, le 25 juin.

A quelques endroits, on s'est opposé sans qualification à la requête; à d'autres endroits on a soulevé une opposition qualifiée, tandis qu'à d'autres on n'a pas entendu d'objection.

Jugement a été rendu le 26 décembre 1917, traitant au long de la position financière des compagnies et de la hausse dans le coût du transport, et permettant les augmentations désirées, avec certaines modifications, telles qu'exposées dans le jugement, dont le texte complet se trouve à l'annexe " C ".

Comme résultat des protestations qui ont été faites par les expéditeurs de bestiaux, par les associations des expéditeurs de bois de construction, et par celles des expéditeurs de grain, aussi bien que la demande du gouvernement de la province du Manitoba afin d'obtenir la permission d'en appeler de ce jugement, un séance de la Commission a été tenue à Ottawa, le jeudi 10 janvier 1918, afin de considérer ces protestations.

Il a été adopté, à cette séance, de donner la permission au gouvernement du Manitoba d'en appeler sur les questions de loi, sur lesquelles ce gouvernement désirait en appeler à la Cour suprême du Canada. On n'a pas disposé des autres protestations.

La question considérée par la Commission relativement à ces protestations était la date effective à laquelle les diverses augmentations devaient entrer en vigueur. Ce jugement est donné *in extenso* à l'annexe " A ".

L'ordonnance générale n° 212 a été publiée:—

" *Dans l'affaire des requêtes des compagnies de chemins de fer Canadian-Northern, Toronto, Hamilton and Buffalo, Grand-Tronc, Grand-Tronc-Pacifique, Pacifique-Canadien, New-York-Central, Kettle-Valley, Great-Northern, Michigan-Central, et Père-Marquette, de la part d'elles-mêmes et des autres compagnies de chemins de fer faisant affaires au Canada, sujettes à la juridiction de la Commission, afin d'obtenir une recommandation du gouverneur en conseil, en vertu de la Loi des mesures de guerre, chapitre 2 des statuts du Canada pour l'année 1914 (seconde session), permettant à toutes lesdites compagnies de chemins de fer de faire un relèvement général dans leurs tarifs, de quinze pour cent sur les taux pour le transport des marchandises de tout genre, sauf sur le charbon, et sur tous les tarifs pour les voyageurs; et une augmentation spécifique de quinze cents la tonne sur le charbon.*

Dossier n° 27840.

JEUDI, le 15 janvier 1918.

" Sir Henry L. Drayton, C.R., commissaire en chef.
" D'Arcy Scott, commissaire en chef adjoint.
" Honorable W. B. Nantel, sous-commissaire en chef.
" S. J. McLean, commissaire.
" A. S. Goodeve, commissaire.

"Après l'audition de la question aux séances de la Commission tenues à Victoria, Vancouver, Nelson, Calgary, Edmonton, Saskatoon, Regina, Winnipeg, Fort-William, Toronto, Montréal et Ottawa, les 5, 6, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 25, 12 et 20 juin 1917 et le 10 janvier 1918, respectivement, en la présence du conseil et des représentants des compagnies de chemins de fer du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc, du Grand-Tronc-Pacifique, du Canadian-Northern, du New-York-Central et du Michigan-Central, des chambres de commerce de Vancouver, Nelson, Calgary, Edmonton, Saskatoon, Regina, Winnipeg, Toronto, Montréal et de Kitchener, de la Canadian Manufacturers' Association, de la British Columbia Lumber and Shingle Manufacturers Limited, de la Wholesale Lumbermen's Association of Winnipeg, de la Rat Portage Lumber Company, Limited, de la Adolph Lumber Company, des marchands de charbon en détail, de la Retail Merchants Association of Canada (succursale du Manitoba), de la Canadian Credit Men's Association, de la St. Catharine's Fruit Growers' Association, de la Kootenay Fruit Growers' Union, de la United Farmers of the West, des United Farmers of Ontario, de la Saskatchewan Grain Growers' Association, de la Northwest Grain Dealers' Association, de la Winnipeg Grain Exchange, de la Saskatoon Co-operative Elevator Company, du Dominion Livestock Record Board, de la Western Livestock Association, du Canadian Council of Agriculture, du conseil de Trail, de la ville de Winnipeg, de la province du Manitoba, du département des chemins pour l'Ontario, des Associated Boards of Trade of Eastern British Columbia, des Dominion Canners, de Price Brothers, et de la J. H. Ashdown & Company, des témoignages donnés et de ce qu'on a allégué et après lecture des soumissions écrites déposées, les jugements datant des 26 décembre 1917 et 15 janvier 1918 ont été rendus par le commissaire en chef et approuvés par les membres de la Commission qui ont assisté aux premières auditions, de vraies copies desdits jugements, marqués "A" et "B" respectivement, y étant annexés et l'ordonnance générale n° 213 datée du 26 décembre 1917, prescrivant le tarif maximum réglementaire par mille sous l'empire des termes du jugement du 26 décembre 1917, ayant été émise.

"Il est ordonné: Que, sujets aux dispositions de l'entente de Crows Nest Pass et dudit jugement du 26 décembre 1917, qui fait par la présente partie de cette ordonnance, les tarifs spéciaux sur les marchandises publiés en vertu de l'autorisation de ce jugement, sauf ceux qui ont trait au blé, en chargements de wagon, à destination de Port-Arthur et de Fort-William, soient, et ils sont par la présente requis d'être publiés et déposés au moins cinq jours avant leur mise en vigueur, laquelle date ne sera pas antérieure au 1er février 1918.

"Et il est de plus ordonné: Que les taux autorisés par le jugement devant être imposés sur le blé, en chargements de wagon, à destination de Port-Arthur et de Fort-William seulement, ne peuvent entrer en vigueur avant le 1er juin 1918.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

Le Conseil privé du Canada a publié à ce sujet les arrêtés en conseil suivants C.P. 229 et C.P. 632

C.P. 229.

"AU PALAIS DU GOUVERNEMENT A OTTAWA,

MERCREDI, le 30 janvier 1918.

PRÉSENT:

"SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GENERAL EN CONSEIL.

"Son Excellence le Gouverneur général en conseil, conformément aux dispositions de l'article 56 de la Loi des chemins de fer, chapitre 37 des Statuts

refondus du Canada de 1906, ayant étudié les pétitions du gouvernement de la province du Manitoba, de la chambre de commerce de Winnipeg (division des expéditeurs) de la Western Retail Lumbermen's Association de Winnipeg, et d'autres, en appelant de l'ordonnance de la Commission des chemins de fer du Canada, datée du 26me jour de décembre 1917, pourvoyant à une hausse générale dans les taux de transport des voyageurs et des marchandises; et après avoir entendu le conseil pour les pétitionnaires et les autres, il lui fait plaisir d'enjoindre qu'une autre audition de l'appel soit remise jusqu'à vendredi le 1er mars 1918 à onze heures de l'avant-midi; que ceux qui sont en faveur de l'appel déposeront leur cas au bureau du Conseil privé, sur une formule imprimée, et l'enverront aussi à ceux qui s'opposent à cet appel, le ou avant le 8me jour de février 1918; que ceux qui s'opposent à cet appel déposeront et enverront leur réponse le ou avant le 18me jour de février 1918, et que ceux qui appuient l'appel auront la permission de déposer et de signifier une réplique, le tout imprimé le, ou avant le 28me jour de février 1918. L'audition se continuera alors le 1er jour de mars 1918.

" Il plaît de plus à Son Excellence de déclarer qu'il est loisible à tous les intéressés de déposer des plaidoyers séparés s'ils le désirent, ou s'ils le jugent à propos, de se joindre à l'exposition de la plaidoirie.

" Si, toutefois, ils jugent à propos de déposer des plaidoyers séparés il est très expédient qu'ils s'entendent les uns les autres afin qu'il n'y ait pas de répétitions. Il est désirable tant dans l'intérêt de ceux qui appuient le projet, et particulièrement dans l'intérêt de ceux qui vont examiner les plaidoyers d'éviter les répétitions.

"Il plaît encore à Son Excellence le gouverneur général en conseil d'ordonner et il ordonne par la présente que la mise en vigueur des taux qui, en vertu de l'ordonnance contre laquelle on fait appel, entreraient autrement en vigueur le premier jour de février 1918, ne le deviennent que le 1er jour de mars 1918.

" De quoi la Commission des chemins de fer du Canada et tous ceux qui peuvent être intéressés, doivent prendre avis et agir conformément.

" Des vraies copies seront immédiatement transmises à la Commission des chemins de fer du Canada, au conseil des pétitionnaires et aux autres intéressés.

F. K. BENNETS,
Greffier adjoint du Conseil privé.

" C. P. 632.

" AU PALAIS DU GOUVERNEMENT A OTTAWA.

JEUDI, le 14ème jour de mars 1918.

" SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GENERAL EN CONSEIL.

"Son Excellence le gouverneur général en conseil, conformément aux dispositions de l'article 56 de la Loi des chemins de fer, chapitre 37, des Statuts refondus du Canada, de 1906, a étudié les pétitions mentionnées dans l'arrêté du conseil du C. P. 229, daté du 30 janvier 1918, et autres pétitions en appelant de l'ordonnance de la Commission des chemins de fer du Canada, datée du 26e jour de décembre 1917, pourvoyant à une hausse générale dans les taux pour le transport des voyageurs et des marchandises, il a entendu le conseil pour les pétitionnaires et pour les autres, il a entendu un autre plaidoyer présenté à l'audition remise dudit appel le 1er jour de mars 1918, il a étudié tous les cas exposés et toutes les répliques, et il lui plaît d'ordonner que ladite ordonnance

de la Commission soit modifiée, et celle-ci est par la présente modifiée, en stipulant qu'elle ne sera plus en vigueur un an après la déclaration de la paix à la suite de la présente guerre.

"Il plaît de plus à Son Excellence le gouverneur général en conseil d'ordonner que la mise en vigueur de ladite ordonnance de la Commission des chemins de fer du Canada, telle qu'amendée par la présente, ne soit pas remise plus longtemps.

" De quoi la Commission des chemins de fer du Canada et tous ceux qui peuvent être intéressés doivent s'aviser et agir en conformité.

"De vraies copies de cette décision seront immédiatement transmises à la Commission des chemins de fer du Canada, au conseil pour les pétitionnaires et à tous les intéressés.

RODOLPHE BOUDREAU,
Greffier du Conseil privé.

VOITURIERS—DISCRÉTION—CHAMBRE DE COMMERCE DE MONTRÉAL ET TORONTO ET CANADIAN MANUFACTURERS' ASSOCIATION *vs* CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION.

Les voituriers par voie ferrée qui exercent le commerce du transport par une voie ferrée et par eau, en concurrence avec une route exclusivement par eau, peuvent, à leur discrétion, faire face à la concurrence par eau s'ils le jugent à propos, et ils peuvent aussi déterminer la manière d'agir en l'occurrence, et la Commission ne peut intervenir contre les tarifs déposés.

La Chambre de commerce de Blind-River contre les chemins de fer du Grand-Tronc, Pacifique-Canadien, la Northern-Navigation et la Dominion-Transportation, 15, chemins de fer du Canada, cause 146, continuée.

La Commission n'a pas juridiction sur les tarifs demandés ou sur la division demandée par les différentes compagnies de navigation mettant en service des navires sur le Saint-Laurent ou les Grands Lacs, sauf qu'en vertu de l'article 333 (3) elle a juridiction sur les tarifs des navires appartenant, mis en service, et employés par la défenderesse, la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint, daté du 29 mars 1917, cause 21 des chemins de fer canadiens.

TERRAINS—ACQUISITION—COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN V. LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC.

Il y a une distinction prononcée entre des terrains cédés pour un emplacement de voie et pour les autres fins de chemins de fer et ceux cédés comme subvention; ces derniers sont dans le même cas qu'un boni au comptant, et forment partie de la rémunération pour la construction du chemin de fer. On devrait ordonner aux défendeurs de payer leur part du coût du terrain requis pour la construction d'une voie de transfert.

Le Montreal Tramway et le chemin de fer Montreal Park and Island contre la compagnie de chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve, 50 S.R.C. 84 à la page 92, cause 122; la South Ontario Pacific Ry. Co., contre le Grand Trunk Ry. Co., (cause de la Junction-Cut), cause 152, continuée des chemins de fer canadiens.

Les faits sont exposés au long dans le jugement de M. le commissaire Goodeve, daté du 29 mars 1917, cause 21 des chemins de fer canadiens.

SERVICE DES TRAINS—EAST GREENFIELD PARK V. MONTREAL & SOUTHERN COUNTIES RAILWAY COMPANY.

Les populations suburbaines qui dépendent ordinairement des chemins de fer électriques pour se rendre dans les grandes villes et en revenir, devraient avoir un service de trains satisfaisant.

Où il n'y avait pas de train qui arrêtait à Greenfield Park, station sur un chemin de fer électrique (à 9·46 milles de Montréal) entre 8.16 heures du matin et 3.18 heures de l'après-midi, la Commission a ordonné à un autre train passant à 10.15 heures, à destination de Montréal, d'arrêter à Greenfield Park.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint en date du 29, 1917. Cause 21 des chemins de fer canadiens.

POIDS—MINIMUM—DOMINION MILLERS' ASSOCIATION, CHAMBRE DE COMMERCE DE TORONTO ET MONTREAL CORN EXCHANGE V. CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION.

La Commission n'est pas intéressée à l'égalisation des frais de la production; sa juridiction ne se rapporte qu'aux taux raisonnables.

La *Hudson Bay Mining Company* v. la *Great Northern Railway Company,* 16 chemins de fer canadiens, cause 254, à la page 259; la Canadian Portland Cement Company v. les compagnies de chemins de fer du Grand-Tronc et de la Bay of Quinté, 9 chemins de fer canadiens, cause 209, à la page 211, continuée.

En déterminant un minimum de chargement de wagon, il est de l'intérêt général d'augmenter le chargement chaque fois que la chose est raisonnablement possible, et augmenter par là l'efficacité du matériel roulant.

Dans les questions de classification et des taux établis, les conditions ou les obligations du commerce bien que ne constituant nécessairement pas des obstacles conclusifs en ce qui a trait à une modification, doivent être considérées; c'est une question de jugement de déterminer ce qui constitue une moyenne juste entre la faculté portative du wagon et l'intérêt public tel qu'affecté par là et des conditions en vertu desquelles le commerce se fait.

La Western Retail Lumbermen's Association *vs* les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, du Canadian-Northern et du Grand-Tronc-Pacifique, 20 chemins de fer canadiens, cause 165.

Les faits sont exposés au long dans le jugement de M. le commissaire McLean, daté du 30 mars 1917. Cause 21 des chemins de fer canadiens.

JURISDICTION—TÉLÉPHONES—LA JOLIETTE TELEPHONE COMPANY *VS* LA BELL TELEPHONE COMPANY.

La Commission a la juridiction pour ordonner le raccordement et déterminer les tarifs pour les conversations à longue distance, mais elle n'en a pas dans le cas de raccordement pour les conversations locales.

La Bell Telephone Company contre la Falkirk Telephone Company 20 chemins de fer canadiens, cause 256, continuée.

Dans le cas des raccordements entre les compagnies de téléphone c'est le devoir des deux compagnies de percevoir le plein montant pour les tarifs de longue distance et la compagnie ne devrait pas absorber sa part du tarif direct pour la conversation à longue distance.

La Ernestown Rural Telephone Company v. la Bell Telephone Company, 18 chemins de fer canadiens, cause 325, continuée.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint, daté du 4 avril 1917, cause 21 des chemins de fer canadiens.

LA "AMERICAN COAL AND COKE COMPANY" *VS* LA "MICHIGAN CENTRAL RAILWAY COMPANY."

Une requête pour nous nouvelle audition de cette cause a été refusée et la décision de la Commission, 17 chemins de fer canadiens, cause 256, a été maintenue.

La Commission n'étudiera pas de nouveau sa décision antérieure à moins qu'un doute ne se soit élevé dans l'esprit des membres de la Commission au sujet de l'exac-

titude de la première conclusion en raison du nouvel argument présenté pour une demande de revision de la cause quant à la rectitude de la première conclusion ou lorsque de nouveaux témoignages sur un point en litige important peuvent être présentés.

Les faits sont exposés au long dans le jugement de M. le commissaire McLean, daté du 12 avril 1917, cause 21 des chemins de fer canadiens.

TARIF — INDEMNITÉ POUR SURESTARIES — CHAMBRE DE COMMERCE DE TORONTO CONTRE LA "CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION".

Les voituriers ont droit au recouvrement de l'indemnité pour surestaries pour la détention de l'équipement par suite de retard dans l'inspection du grain par les fonctionnaires du gouvernement, et l'expéditeur a le droit sous l'empire de la Loi du grain du Canada, 2 Georges V, chapitre 27, article 71, au recouvrement contre l'inspecteur en cas de négligence ou de refus de faire l'inspection.

Ces derniers sont responsables envers les expéditeurs sous l'empire de la Loi des grains du Canada, 2 Georges V. chapitre 27, article 71, pour négligence ou pour refus d'accomplir cette inspection.

Les faits sont exposés au long dans le jugement de M. le commissaire Goodeve, approuvé par M. le commissaire McLean, daté du 27 avril 1917, cause 22 des chemins de fer canadiens.

LA PROVINCE DU MANITOBA CONTRE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN.

(*Cause ayant trait au raccordement et à la communication téléphonique.*)

La Commission n'a pas juridiction, en vertu de l'article 245 de la Loi des chemins de fer, de forcer une compagnie de chemin de fer à continuer le maintien de raccordement et de communication téléphonique entre ses stations et le réseau téléphonique, déjà installé des postulants.

Les articles 284 et 317 de la Loi des chemins de fer n'autorisent pas la Commission à empêcher d'enlever (à la requête des municipalités dans les limites desquelles se trouvent situées des gares de chemin de fer) les appareils de téléphone installés à ces gares.

La clause concernant les "facilités", article 284 de la Loi des chemins de fer, se rapporte au transport et au logement sur le chemin de fer.

L'article 284 n'oblige pas les compagnies de chemin de fer à fournir au public des facilités de téléphone afin de lui permettre de se tenir au courant du mouvement des trains de voyageurs ou de marchandise.

Jugements cités: Villes de Port-Arthur et de Fort-William v. Bell Telephone et le Pacifique-Canadien, 4 Can. Ry. Cas. 279, à p. 284; *People's and Caledone Telephone Companies* v. les compagnies de chemin de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, 9 Can. Ry. Cas. 161, à p. 162.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire McLean, daté le 1er mai 1917, 21 Can. Ry. Cas.

TARIF—REFRIGÉRATION.—L'ASSOCIATION DES PRODUCTEURS DE FRUITS DE L'ONTARIO ET LES COMPAGNIES DE SALAISON *VS* L'ASSOCIATION CANADIENNE DE TRANSPORT PAR FRET.

Les compagnies de chemin de fer ne doivent pas retirer de profit du transport des marchandises qui leur sont confiées sauf en leur qualité de voituriers. Le tarif pour la mise en transit de la glace à bord des wagons-glacières devrait être basé sur la moyenne du coût réel de la glace et sur le coût de sa mise à bord des wagons. Après

avoir fait une analyse des différents facteurs entrant dans le coût nous croyons que l'augmentation projetée du tarif pour la réfrigération des wagons n'est pas justifiée.

Suit la cause de l'Association des Producteurs de Fruits de l'Ontario *vs.* Compagnie de Chemin de fer Pacifique-Canadien (Associatiòn Canadienne de Transport par Fret) (cause des Producteurs de Fruits) 3 Can. Ry. Cas. 430, aux pp. 431-2.

Le tarif sur le sel employé dans les wagons-glacières, par suite du développement graduel de son usage dans l'industrie de la salaison, avait été considéré comme une partie intégrante de la réfrigération et on prétend que le coût en est compris dans la réfrigération. Les voituriers ont établi la justesse d'un tarif spécial pour le sel en sus et en plus du tarif de la réfrigération actuellement en vigueur.

Distinction est établie dans le cas de l'Association des Producteurs de Fruits de l'Ontario vs. la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien (Association Canadienne de Transport par Fret) (cause des Producteurs de Fruits) 3 Can. Ry. Cas. 430.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire McLean, approuvé par le commissaire en chef et le commissaire en chef adjoint, et daté le 23 mai 1917, 22 Can. Ry. Cas.

JURIDICTION—EXPLOITATION.—CITÉ DE TORONTO *vs.* "CANADIAN NORTHERN RAILWAY COMPANY."

(*Voie de manœuvres de Don Valley.*)

La Commission ne peut aucunement intervenir dans un cas de ce genre à moins que l'on puisse établir qu'une compagnie de chemin de fer, en exploitant une entreprise autorisée par le Parlement sur sa propriété, de façon à nuire le moins possible aux propriétaires voisins, ne prend pas tout le soin possible pour diminuer le bruit de ses opérations. Il n'incombe pas à la Commission de traduire devant les cours provinciales ceux qui violent ses ordonnances ou un règlement municipal concernant l'échappement de la fumée des locomotives de chemin de fer.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef adjoint, daté le 31 mai 1917, Can. Ry. Cas.

PASSAGE DE FERME.—LUSTY *vs.* "PÈRE MARQUETTE RAILWAY COMPANY."

Une disposition d'un acte conférant droit de propriété sur un terrain à une compagnie de chemin de fer dans le but d'y construire une voie, stipulant que la rénumération doit comprendre compensation et indemnité entières de tous les dommages ou torts causés à la propriété par le chemin de fer, ne constitue pas l'abandon du droit à un passage de ferme sur le terrain de la compagnie du chemin de fer.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef adjoint, daté le 21 juin 1917, 21 Can. Ry. Cas.

JURIDICTION—PONT.—"INTERNATIONAL BRIDGE & TERMINAL COMPANY *vs.* CANADIAN NORTHERN RAILWAY COMPÀNY" ET LES FRÈRES RUSSELL.

Lorsqu'une compagnie est autorisée en vertu de sa charte à construire un pont et à y poser des rails de chemin de fer, mais n'est pas autorisée à construire un chemin de fer la Commission ne peut pas lui permettre de construire un embranchement de chemin de fer en vertu de l'article 175, 3 Edouard VII, chapitre 58 (Loi des chemins de fer, 1903).

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef adjoint, daté le 1er août 1917, 21 Can. Ry. Cas.

TARIF—AIGUILLAGE.—"PREMIER COAL COMPANY" *vs.* L'ASSOCIATION CANADIENNE DE TRANSPORT PAR FRET.

Il s'agit dans ce cas d'une requête demandant à la Commission d'émettre une ordonnance enjoignant au défendeur d'abolir l'indemnité de $2 exigée pour l'aiguillage

de tout wagon chargé sur une distance de plus de 1,000 pieds. On prétend que cette indemnité est injuste et nullement proportionnée aux services rendus.

La requête a été entendue à Calgary le 10 juillet 1917.

La Commission désapprouva cette indemnité de $2 pour l'aiguillage et la manœuvre des wagons chargés de houille sur voies particulières de plus de 1,000 pieds de longueur, sans se prononcer sur la question générale de la fixation d'une limite pour le service d'aiguillage gratuit.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement de M. le commissaire Goodeve, approuvé par le commissaire en chef, et daté le 26 septembre 1917.

LES FRÈRES O'BRIEN *vs.* LE PACIFIQUE-CANADIEN.

La simple acquisition de terrain des deux côtés du tracé d'un chemin de fer ne donne pas *per se* droit à un passage de ferme. Le premier propriétaire ayant aliéné ses droits à un passage en vendant le terrain d'un côté du chemin de fer à une autre personne, un propriétaire subséquent achetant le terrain des deux côtés de la voie n'acquière pas par le fait même un droit à un passage pour relier ses deux morceaux de terrain. Cependant, la Commission a le pouvoir en vertu de l'article 253 d'ordonner que l'on construise un passage, pouvoirs qu'elle exercera lorsqu'il y aura lieu et aux termes de la loi.

Voir *Grand Trunk Railway Company* v. Therrien, 30 S.C.R., 485; *Midland Railway Company* v. Gribble (1895), 2 ch. 129, 827.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef adjoint, daté le 29 septembre 1917, 21 Can. Ry. Cas.

TARIF—PRÉFÉRENCE INJUSTE.—ASSOCIATION DES MEUNIERS DU DOMINION *vs.* L'ASSOCIATION CANADIENNE DE TRANSPORT PAR FRET.

La requête demandait à la Commission d'émettre une ordonnance enjoignant au défendeur d'exiger le même taux pour la mouture en transit aux moulins à farine de l'ouest et de l'est et de faire disparaître toute injustice. La cause fut entendue à une séance de la Commission tenue à Toronto le 13 avril 1917.

Il a été trouvé qu'il est injuste d'exiger un taux plus élevé pour la mouture en transit du même produit transporté de centres différents par des voies différentes dans les mêmes circonstances et conditions vers un marché commun.

Jugement cité; *Ontario and Manitoba Flour Mills* v. le Pacifique-Canadien, 16 Can. Ry. Cas. 430 à la page 431.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire McLean, approuvé par le commissaire en chef adjoint et le commissaire Goodeve, et daté le 3 octobre 1917, 22 Can. Ry. Cas.

JURIDICTION—TARIF.—PRODUCTEURS DE FOIN DE L'ALBERTA-SUD *vs.* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

(Cause concernant la graine de mil.)

La juridiction de la Commission est restreinte aux questions concernant l'équité des taux, elle ne s'occupe aucunement de l'établissement de tarifs d'essai dans le but de développer l'industrie.

Suit la cause de la *British Columbia News Company* v. *Express Freight Traffic Association,* 13 Can. Ry. Cas. 176, à la page 178.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire McLean, daté le 5 octobre 1917, 21 Can. Ry Cas.

CITÉ DE HAMILTON *vs.* "GRAND TRUNK RAILWAY COMPANY".

(Cause de Burlington Beach.)

Vu que les lignes de transport par vapeur de la défenderesse sont maintenant en concurrence avec des lignes électriques parallèles, qui lui ont enlevé presque tout son commerce, on ne peut pas facilement lui ordonner un meilleur service, dans le but d'obtenir un meilleur service du réseau électrique, car l'intérêt du public ne justifierait pas cette ordonnance, qui occasionnerait des déboursés considérables à la défenderesse et une augmentation du chiffre de ses pertes.

Il faut prouver clairement qu'il y a eu violation d'une entente pour que la Commission soit autorisée à agir en vertu de 8 et 9 Edouard VII, chapitre 32, article 1.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire Goodeve, daté le 13 octobre 1917, 21 Can. Ry. Cas.

JURIDICTION—TÉLÉPHONE—BUREAU CENTRAL DE NORTH-LANCASTER *vs.* "BELL TELEPHONE COMPANY".

L'article 2, chapitre 41 de 2 et 3 Edouard VII n'autorise la Commission qu'à décréter l'installation d'un service de téléphone, mais il ne lui donne aucun pouvoir concernant l'établissement de facilités comme dans le cas des chemins de fer.

Suit la cause Tinkness v. *Bell Telephone Company*, 20 Can. Ry. Cas. 249, à la page 255.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire McLean, daté le 2 novembre 1917, 21 Can. Ry. Cas.

JURIDICTION—CHEMIN DE FER SUR LA ROUTE PUBLIQUE—CITÉ DE MONTRÉAL *vs.* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

(Cause de la voie de garage de la Longue-Pointe.)

En rejetant la requête d'une compagnie de chemin de fer qui désirait construire une voie de garage sur une route publique, la Commission fait remarquer qu'elle n'a pas le pouvoir d'imposer des conditions à la municipalité intéressée quant à l'usage qu'elle doit faire de la route en question. La Commission en vertu de ses pouvoirs ne peut autoriser que la construction et le maintien du chemin de fer sur la route publique.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef adjoint, daté le 4 décembre 1917, 21 Can. Ry. Cas.

APPEL DES DÉCISIONS DE LA COMMISSION.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1918, deux appels des décisions de la Commission ont été portés devant le Gouverneur en conseil et trois à la Cour suprême du Canada.

Relativement aux appels portés devant le Gouverneur en conseil, dans un cas il s'agissait de la cité de Hamilton qui en appelait d'une ordonnance de la Commission. datée le 10 novembre, rejetant la requête de la cité qui demandait l'émission d'une ordonnance enjoignant à la compagnie du Grand-Tronc de rétablir son service de train pour voyageurs sur l'embranchement nord et nord-ouest du chemin de fer de la compagnie entre la cité de Hamilton et Burlington-Beach et la ville de Burlington, et l'appel est encore pendant.

Dans l'autre cas, il s'agit de l'appel du jugement de la Commission par la province du Manitoba, la *Western Retail Lumbermen's Association*, les Fermiers Unis de l'On-

tario, la *Canadian Credit Men's Trust Association*, de la division des expéditeurs du *Board of Trade* de Winnipeg et le Conseil canadien d'Agriculture, au sujet de l'augmentation du tarif pour le transport de la marchandise et des voyageurs qui était autorisée en vertu de l'ordonnance de la Commission, datée le 26 décembre 1917. Cet appel est encore pendant.

Relativement aux appels qui ont été portés devant la Cour suprême du Canada, dans le premier cas il s'agit d'un appel de la part du Grand-Tronc, sur un point de loi, de l'ordonnance de la Commission, datée le 26 décembre 1917, qui enjoint à la compagnie sur demande de Hubert Bourassa de reconstruire et fournir à ses propres frais un passage sous sa voie tel que décrété par l'ordonnance.

Dans le second cas le Pacifique-Canadien en appelle d'une ordonnance de la Commission, datée le 3 août 1917, rendue à la demande du ministère des Travaux publics de la province d'Ontario, en vertu de l'article 237 de la loi des chemins de fer, qui avait demandé l'émission d'une ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien de construire et maintenir une traverse publique sur sa voie à la ligne qui sépare les lots 8 et 9, concession 5, township de Kirkpatrick, district de Nipissing, province d'Ontario. L'appel portait sur le point de loi suivant, à savoir: "Si d'après les faits constatés par la Commission, les titres de propriété de la compagnie de chemin de fer sont sujets à un droit antérieur réservé par la Couronne aux fins de construire et entretenir une route publique traversant la propriété de la compagnie, tel que stipulé dans la requête du ministère des Travaux publics de la province de l'Ontario". Cet appel est encore pendant.

Le troisième appel est celui du Gouverneur de la province du Manitoba et de la J. H. Ashdown Hardware Company, Limited, contre l'ordonnance de la Commission, datée le 26 décembre 1917, qui autorise une augmentation générale des taux de transport de la marchandise et des voyageurs; les demandeurs soutiennent que cette ordonnance soustrait la Commission aux effets de la convention conclue entre Sa Majesté le Roi, représenté par le Gouvernement exécutif de la province du Manitoba, et la Canadian Northern Railway Company par les Statuts du Manitoba, chapitre 39, ou par les Statuts du Canada, 1901, chapitre 53, par le fait qu'elle se croit autorisée à augmenter les taux ou à autoriser l'augmentation des taux à un point dépassant l'échelle des taux établie pour le transport de la marchandise et des voyageurs sur le réseau de la Canadian Northern Railway Company et dont il est question dans les dits statuts et dans la dite convention. Cet appel est encore pendant.

ORDONNANCES, ORDONNANCES GÉNÉRALES ET CIRCULAIRES.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1918, la Commission a rendu 1118 ordonnances et fait distribuer à toutes les compagnies de chemin de fer qui relèvent de sa juridiction, 9 circulaires. Les ordonnances générales diffèrent des autres ordonnances de la Commission en ce qu'elles s'appliquent à toutes les compagnies qui relèvent de la juridiction de la Commission. Il est à remarquer qu'au cours de l'exercice clos le 31 mars 1918, la Commission a prescrit 46 ordonnances générales, tandis qu'au cours de l'exercice précédent elle en avait prescrit 22.

L'annexe "F" contient une liste des ordonnances générales promulguées et des circulaires distribuées au cours de l'exercice clos le 31 mars 1918.

JUGEMENTS DE LA COMMISSION.

L'annexe "A" contient un résumé des principaux jugements rendus par la Commission, du 1er avril 1917 au 31 mars 1918.

REQUÊTES ADRESSÉES À LA COMMISSION.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1918, la Commission a été saisie de 3,611 requêtes, y compris les plaintes sommaires.

SERVICE DU TRAFIC DE LA COMMISSION.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1918, il s'est déposé au service du trafic de la Commission, le nombre suivant de tarifs:

Tarifs de transport des marchandises, y compris les suppléments..	41,877
Tarifs de transport de voyageurs, y compris les suppléments.	14,781
Tarifs des messageries, y compris les suppléments..	2,856
Tarifs des téléphones, y compris les suppléments..	4,388
Tarifs des wagons-lits et wagons-salons, y compris les suppléments.	142
Tarifs des télégraphes, y compris les suppléments..	12

Soit un total de 64,056, comparé à 67,628 déposés au cours de l'exercice clos le 31 mars 1917. Du 1er février 1904 au 31 mars 1918, il a été déposé 784,656 tarifs.

Les détails concernant les tarifs se trouvent à l'annexe " B " du présent rapport.

SERVICE DES INGÉNIEURS DE LA COMMISSION.

Les ingénieurs de la Commission ont fait un grand nombre d'inspections s'étendant à tout le Dominion. Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1918, il se fit 217 inspections, y compris celles antécédentes à l'ouverture d'un chemin de fer au transport du trafic, ainsi que stipulé à l'article 261 de la Loi des chemins de fer; y compris aussi les inspections des ponceaux, des passages à niveau, des garde-bestiaux, les passages particuliers, les ponts, les passages en dessous des voies, en général les inspections qui incombent aux ingénieurs de la Commission.

SERVICE DE L'EXPLOITATION DE LA COMMISSION.

A ce service incombe l'inspection des chaudières des locomotives et de leurs accessoires, l'inspection des appareils de protection sur les wagons et les locomotives, les enquêtes sur les accidents qui ont causé des blessures corporelles ou des pertes de vie, les rapports sur les emplacements des gares, sur les moyens de protection aux croisements des chemins publics et sur la manière dont les compagnies de chemins de fer s'acquittent du service des trains et des gares.

L'annexe "C" contient un rapport complet et détaillé du chef de la division de l'exploitation.

ACCIDENTS ET ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS.

En examinant le rapport du chef de l'exploitation on constatera d'après l'état comparatif des personnes tuées et blessées que le nombre des accidents parmi les voyageurs et les employés de chemins de fer indique une diminution marquée quant au nombre de personnes tuées, mais une augmentation sensible dans le nombre des blessés, quant à ceux qui ont empiété il y a diminution dans le nombre des tués et augmentation des blessés auprès de l'année précédente 1916-17. Le nombre des voyageurs tués et blessés au cours de l'année finissant le 31 mars 1917 a été de 296, et pour l'année finissant le 31 mars 1918, il fut de 364, une augmentation de 68. Le nombre total des employés tués et blessés pour l'année 1916-17 fut de 1,329, et pour l'année 1917-18, 1,357, une augmentation de 26. A ce sujet on constatera en examinant le tableau ci-dessous que le nombre total des voyageurs transportés sur les chemins de fer indique une augmentation notable, et que le nombre des employés de chemins de fer augmente en nombre et ces faits doivent être considérés relativement à l'augmentation dans le nombre total des tués et blessés.

La Commission attire de nouveau l'attention sur les états comparatifs fournis par le chef de l'exploitation, indiquant en détail les accidents survenus au cours des

cinq dernières années aux croisements de chemins publics. Ils accusent 621 accidents, dont 180 pertes de vies et 566 personnes blessées. Il y a eu 153 accidents à des croisements protégés, soit 71 pertes de vie et 140 personnes blessées; et 463 accidents à des croisements dépourvus d'appareils protecteurs, soit 209 fatalités et 426 blessés.

Au cours de l'année 1917-18, il y eut 48 accidents d'automobiles à des passages à niveau, dans lesquels 31 personnes furent tuées et 77 blessées. Trente-neuf de ces accidents eurent lieu à des passages à niveau non protégés, alors que 26 personnes furent tuées et 58 blessées. Bien que ces chiffres indiquent une augmentation considérable auprès des accidents d'automobiles de l'année 1916-1917, alors qu'il n'y eut que 36 accidents au cours desquels 20 personnes furent tuées et 4 blessées, il n'est pas possible, en l'absence de statistiques définies sur le volume du trafic par automobile, d'établir une comparaison exacte avec les années précédentes. J'ajouterai que la Commission est à prendre des mesures pour établir quelle serait la meilleure méthode de protection à adopter aux passages à niveau où les automobiles circulent en grand nombre.

Ainsi qu'il a déjà été constaté il arrive très souvent que le public ne fait aucun cas des dispositifs de protection employés, soit en rampant au-dessous des barrières ou en les contournant, ou en essayant de traverser la voie ferrée nonobstant l'avertissement que donnent les sonneries électriques.

Le tableau suivant établit des comparaisons entre le nombre total des voyageurs transportés par les compagnies de chemins de fer, et le nombre des voyageurs tués ou blessés donne les mêmes renseignements concernant les employés et indique le nombre des empiètements qui ont causé la mort des délinquants ainsi que le pourcentage de ce dernier nombre comparé aux personnes tuées durant l'année. Les chiffres qui expriment le nombre total des passagers et d'employés transportés sont, pour l'année finissant le 30 juin 1917, les derniers compilés et sont tirés des statistiques des chemins de fer du Canada publiées par le ministère des Chemins de fer et dès Canaux.

Voyageurs:	
Nombre de voyageurs transportés en chemins de fer	53,749,680
Nombre de voyageurs tués	22
Nombre de voyageurs blessés	342
Employés:	
Nombre d'employés de chemins de fer	146,175
Nombre d'employés tués	137
Nombre d'employés blessés	1,220
Empiètements:	
Nombre de délinquants tués	93
soit 36 pour 100 du total de 252.	

Il est à remarquer que parmi les accidents que l'on pourrait désigner comme accidents évitables se trouvent ceux qui furent coupables d'empiètement, c'est-à-dire 93 tués et 64 blessés. Ceci est une diminution de 36 parmi les tués et 15 du nombre des blessés auprès de l'année 1916-17.

Le tableau suivant indique par province le nombre total de tués et de blessés parmi ceux qui se sont rendus coupables d'empiètement au cours de l'exercice clos le 31 mars 1918.

Provinces.	Tués.	Blessés.
Ontario	52	29
Québec	20	20
Manitoba	2	2
Saskatchewan	6	3
Alberta	5	4
Colombie-Britannique	5	2
Nouvelle-Ecosse	2	2
Nouveau-Brunswick	1	1
Yukon	..	..
	93	63

INSPECTION DES INCENDIES, SERVICE DE LA COMMISSION.

Le service de l'inspection des incendies a été, comme par le passé, administré en coopération avec les diverses organisations de protection contre le feu fédérales et provinciales. Au cours de l'année 78 fonctionnaires de ces organisations étaient employés à titre de fonctionnaires locaux de la Commission, relativement à la mise en vigueur des différents règlements contenus dans l'ordonnance générale n° 107.

Des lettres concernant des patrouilles spéciales dans des régions boisées furent envoyées aux diverses compagnies suivantes: *Algoma Central & Hudson Bay, Esquimalt and Nanaimo, Canadian Northern, Canadian Northern Pacific,* Pacifique-Canadien, *Edmonton, Dunvegan and British Columbia,* Grand-Tronc, Grand-Tronc-Pacifique, *Great Northern, Kettle Valley,* Témiscouata, *Victoria and Sydney, Western Canada Power.* Outre les mesures de patrouilles spéciales, les différentes compagnies de chemin de fer ont transmis à tous leurs employés réguliers des instructions relatives aux moyens d'éteindre les incendies et aux rapports à en faire, ceci eut de bons résultats.

Au cours de ces opérations le service de l'exploitation de la Commission a fait plusieurs inspections d'appareils de protection contre le feu installés sur des locomotives traversant des régions boisées.

Les règlements concernant les coupe-feu émis en 1917 ressemblaient beaucoup à ceux des années passées. On a autorisé le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc-Pacifique et le Canadian-Northern à s'occuper du service de protection contre le feu des terres incultes le long des lignes de chemin de fer du nord des provinces des prairies; ces compagnies pourront se contenter de labourer une lisière de terrains de huit pieds de large au lieu de seize pieds, pourvu toutefois qu'elles prennent grand soin de faire brûler l'herbe séchée et les mauvaises herbes entre le coupe-feu et la voie. Le Canadien-Pacifique, *Canadian Northern, Edmonton, Dunvegan and British Columbia, Grand Trunk Pacific* et le *Great Northern* ont construit des coupe-feu sur un total de 10,994.26 milles, d'après les règlements du service de la protection contre les feux.

Dans les régions boisées l'on rapporta 843 feux directement attribuables à des causes de chemins de fer, sur un total de 1,097 feux prenant origine à 300 pieds de la voie le long de lignes soumises à la juridiction de la Commission. Ceci est une augmentation de 455 sur le nombre des feux en 1916. Les feux directement attribuables à des causes de chemins de fer représentent donc 76.84 pour 100 du total, 7.84 pour 100 proviennent de causes étrangères aux chemins de fer, et 15.32 pour 100 sont attribués à des causes inconnues. Sur les incendies attribuables à des causes de chemin de fer, 240, ou 28.46 pour 100 sont des feux insignifiants qui ne firent aucun dommage. 603 feux, ou 71.54 pour 100 furent plus considérables et brûlèrent sur une étendue de 27,263 acres évaluées à $25,819. Le dommage total de tous les feux s'élève à $105,668. Sur ce nombre 24.43 pour 100 sont causés par les chemins de fer, 12.88 pour 100 ont des causes connues autres que ces dernières, et 2.64 pour 100, feux d'origine inconnue. Donc sur toutes les lignes soumises à la juridiction de la Commission par tout le Canada, les feux dans les régions boisées directement attribués aux chemins de fer causèrent des dommages pour environ $25,819. Le plus grand nombre des feux prenant origine à moins de 300 pieds de la voie dans les régions boisées étaient attribuables à des causes inconnues, il n'y a pas de doute qu'une partie de ces feux ont été causés par le chemin de fer.

ROUTINE DE LA COMMISSION.

DIVISION DES ARCHIVES.

Depuis la publication du dernier rapport annuel de la Commission, il n'y a pas eu de changement dans le personnel de cette division.

Ci-dessous se trouve un tableau donnant le nombre des demandes de dossiers et de lettres reçues au cours de l'exercice clos le 31 mars 1918, ainsi que le nombre d'ordonnances rendues:

Demandes	3,611
Dossiers reçus durant l'année	37,270
Lettres expédiées durant l'année	36,310
Ordonnances rendues durant l'année	1,118

ÉTAT indiquant les requêtes adressées à la Commission et ayant trait aux divers articles de la Loi des chemins de fer, pour l'exercice terminé le 31 mars 1918.

Articles de la loi des chemins de fer.	1917.									1918.			
	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars.	
Rescision d'ordonnances, art. 29	1	3	6	3	7	6	2	8	8	6	3	9	62
Règles et règlements, art. 30, 269, 307, 313			1									1	2
Prolongation du temps, art. 50	4	8	4	4	16	8	6	7	3	4		3	67
Emplacement d'une ligne, art. 157, 168			1		1	1	2	2	1	1	1		10
Chemin de fer, tel qu'on les construit, art 164		2	3	1	9		3	7	3	2	1	1	32
Déviation d'une ligne, art. 167	1		5	1	1	1	4	1	1			1	16
Mines et minerais, art. 169, 171		1				1					1		3
Expropriation des terres, art. 172, 191	2			1	2	3	2	1		4			15
Appel des ordonnances de la Commission, art. 56					1	1			1	3	1		7
Compensation pour dommages, art. 194, 214				1									1
Lignes d'embranchement, art. 222, 226	19	16	23	29	25	18	23	22	20	24	15	12	246
Passages à niveau et bifurcations, art. 227, 229	4	4	6		1	2	2	1	3	1		1	25
Système d'enclenchement, art. 227	1	1	1	2	1	1	3	2		1	1		14
Passages à niveau, art. 235, 243	14	12	17	21	16	12	14	11	4	6	5	15	147
Détournements, art. 237		3	1	3	3	1	5	3	6	2	3	3	33
Protection aux passages à niveau, art. 243	3	8		12	8	16	7	11	7	10	9	7	98
Raccordem. par télégraphe et téléphone, art. 244		1	1	1							1	1	4
Croisements de fils téléphoniques, art. 246				1		1	1		1				4
Croisements de fils d'énergie, art. 246			1		1	1	1				1	4	9
Entente au sujet du téléphone, art. 248	7	5	4	8	7	2	6	4	3	4	5	2	58
Canaux, égouts, etc., art. 249									1				1
Tuyaux à l'eau, art. 250				3				2					5
Tuyaux d'égout, art. 250	1	1			1	2	1		3	1			10
Ponceaux, art. 250	1	1		1	1	3	2	5			1	1	16
Croisements sur fermes, art. 252, 253	3		2	4	2	1		3		1	1		17
Protection des passages de ferme											1		1
Garde-bestiaux, art. 254, 255		1										1	2
Clôturage de l'emprise, art. 254		5	3	6		2		1		4	3		24
Construction sur les eaux navigables, art. 233	1							1	1				3
Ponts, art. 256, 257	4	6	6	4	7	7	5	5	5	3	2	3	57
Tunnels, art. 256, 257		2				1						2	5
Stations, art. 258	8	7	7	1	10	6	5	4	1			2	51
Condition des stations, art. 258				1							2	4	7
Aménagement de station et chefs de gare	13	16	16	11	6	2	13	10	4	6	1	12	110
Condition des dépôts de locomotives				1			2					2	5
Etablissement de chemins de fer, art. 261	1	2	2	1	1			2	1	1		1	12
Condition des chemins de fer, art. 262	2	9	7	4	3	7	11	4	3	2	1	7	60

Matériel roulant. 264, 268	4	3		3	2	2		2	1	3	2	1	23
Service des trains	9	7	5	6	4	3	2	1	5	12	5	17	76
Mise en activité des trains, art. 269	2	1	1	4	1	1	6	1	4	2	1	2	26
Obstruction au trafic, art. 279			3		1			1			3		8
Accommodation favorable au trafic, art. 284	8	4	8	7	8	5	3	8	12	14	13	12	102
Garniture des cœurs, art. 285									1				1
Rapports concernant les accidents, art. 292, 293	40	24	11	3	21	46	31	18	26	14	16	36	288
Règlements concernant les taux de péage, art. 314	2	1			1	3	1					2	10
Système d'aiguillage, art. 317, 334		2	—	1		4	1			1		3	12
Classification des marchandises, art. 321	3	4		1		1	1	5	1	2	1	1	20
Formules des tarifs, art. 322, 359		1	2										3
Désapprobation des tarifs, art. 323	1	4		2		1	2	3	3	1	2		19
Tarifs officiels des marchandises, art. 327			2			2	1	1	1	5		1	13
Tarifs officiels pour voyageurs, art. 331	1					1	1		2	3		1	9
Tarifs pour le transport local des marchandises				1									1
Tarifs internationaux				1									1
Règlement des taux à payer	2		3	1	1	1	9	4	2	2		1	26
Tarifs spéciaux, art. 329, 332	2	1		2	1	1		2		2	1	4	16
Tarifs conjoints, art. 335			1								2		3
Dispositions concernant le transport, art. 340	2	6	1	1	2	1	4	2	1		1	5	24
Différ. injuste d. les taux de messageries, art. 348					1								1
Taux des messageries, art. 348, 354		1	1		1			1				2	6
Transport par messageries, art. 352	1	1		3	1	1	2	2		4	1	1	17
Taux des téléphones, art. 355, 360				1					1				2
Ententes relat. au fusionnement, art. 361, 363							2						2
Entente concernant le trafic, art. 364									1		1		2
Enquêtes	11	15	14	10	9	8	10	8	8	14	17	28	146
Requêtes						1	2	6		4		2	16
Plaintes	147	148	121	100	86	72	105	123	84	134	128	120	1,368
Divers	7	14	3	10	9	5	18	10	6	22	15	18	152
Totaux	332	351	293	284	279	265	316	315	239	324	269	344	3,611

OTTAWA, 18 avril 1918.

(Signé) F. R. DEMERS,
Commis-statisticien.

ANNEXE A.

PRINCIPAUX JUGEMENTS DE LA COMMISSION.

TERRAINS — ACQUISITION — COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN V "GRAND TRUNK PACIFIC RAILWAY COMPANY".

Il y a une grande différence entre les terrains concédés pour l'emplacement d'une voie et autres usages nécessaires à l'exploitation d'un chemin de fer et ceux qui sont donnés comme subsides; ces derniers sont en quelque sorte comme un boni en espèces, et une rémunération pour la construction du chemin de fer. On devrait ordonner au défendeur de payer sa part du coût du terrain requis pour la construction d'une voie de raccordement.

Jugements cités: *Montreal Tramway and Montreal Park and Island Railway Company* v. la Compagnie de Chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve, 50 S.C.R., 84 à la page 92, 19 *Can. Ry. Cas., 122; South Ontario Pacific Ry. C.,* v. *Grand Trunk Ry. Co.* (Cause, tranchée de raccordement), *20 Can. Ry. Cas., 95.*

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET "SPANISH RIVER PULP AND PAPER MILLS" *vs* "ALGOMA EASTERN RAILWAY COMPANY".

Les pouvoirs de la Commission ne sont pas restreints et les dispositions de la Loi des chemins de fer ne peuvent pas être annulées par une entente entre deux compagnies de chemin de fer au sujet des taux.

Une disposition de l'entente conclue entre les deux compagnies de chemin de fer, par laquelle la première, vu que l'autre partie à la convention s'engageait à construire une voie privée à partir de sa voie jusqu'à la pulperie, consentait à construire une voie de raccordement entre les deux voies et à aiguiller les wagons vides ou chargés de cette dernière compagnie à raison de $1.50 le wagon chargé, a été annulée par la Commission en 1917, car ces taux n'étaient pas suffisamment rémunérateurs, et le taux régulier de 1 cent les 100 livres pour l'aiguillage en commun a été rétabli en vertu de l'ordonnance n° 4988 concernant l'aiguillage général.

Jugements cités: *Crow's Nest Pass Coal Company* v. la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, 8 Can. Ry. Cas., 33; *Lake Superior Paper Co.* v. *Algoma Central and Hudson Bay Ry. Co.,* 22 Can. Ry. Cas., 361. Différence établie dans la cause du village de Fergus v. *Grand Trunk Pacific Ry. Co.,* 18 Can. Ry. Cas., 42.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef adjoint, daté le 3 avril 1917. 22 Can. Ry. Cas., 381.

JURIDICTION — TÉLÉPHONE — COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE DE JOLIETTE V. "BELL TELEPHONE COMPANY".

La Commission a le pouvoir d'ordonner aux intéressés de faire les raccordements de longue distance et de fixer les taux dans ces cas, mais elle n'a pas juridiction dans les cas où il s'agit de raccordement pour service local.

Jugement cité: *Bell Telephone Company* v. *Falkirk Telephone Company,* 20 Can. Ry. Cas., 256.

Dans les cas de raccordement entre les compagnies de téléphone, elles doivent toutes deux percevoir le plein montant du taux exigé pour communication à longue

distance et la compagnie ne doit pas s'approprier sa part du paiement exigé pour service ininterrompu de téléphone à longue distance.

Jugement cité: *Ernestown Rural Telephone Company* v. *Bell Telephone Company,* 18 Can. Ry. Cas. 325,

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef adjoint, daté le 4 avril 1917. *21 Can. Ry. Cas., 443*

Re LA ROUTE LYNN ET LES ROUTES LATÉRALES TRAVERSANT LA VOIE DU GRAND-TRONC PRÈS DE BROCKVILLE, ONT.

Cette question a fait le sujet d'une enquête de la part de la Commission par suite d'un accident survenu à la traverse de la route Lynn par le Grand-Tronc près de Brockville, Ont., accident qui causa la mort de personnes. Il apparaît que la route Lynn est une des plus importantes artères des comtés unis qui conduisent à Brockville. On a également fait remarquer au cours des témoignages rendus que la Commission avait émis une ordonnance, le 1er mai 1916, enjoignant à la compagnie de protéger la traverse au moyen d'une sonnerie électrique, mais que le 15 juillet le township d'Elizabethtown présenta une requête demandant la construction d'un passage inférieur à cet endroit, prétendant que la sonnerie n'était pas une protection suffisante.

Le commissaire en chef adjoint Scott, dans son jugement du 5 avril 1917, approuvé par le commissaire en chef Drayton et le commissaire Goodeve, a trouvé que l'on devrait ordonner le détournement des trois routes à l'endroit en question et la construction d'un passage inférieur; et que les frais des travaux devraient être répartis entre le township d'Elizabethtown, de la municipalité des comtés de Leeds et Grenville, la compagnie du chemin de fer et le Fonds de croisement de chemin de fer. La compagnie du Grand-Tronc construira le passage inférieur et les deux conseils municipaux devront s'entendre pour faire le détournement des routes, à défaut d'entente la Commission leur répartira le travail.

AUGMENTATION PROJETÉE DU TARIF PAR CHEMIN DE FER ET LES LACS DE CERTAINS ENDROITS DANS L'OUEST DU CANADA.

L'Association canadienne de transport par fret ayant déposé à la Commission l'échelle de tarif n° 2 concernant les taux de classe, qui est le C.R.C. n° 1, et l'échelle de tarifs C.F.A. n° 3 concernant les taux des denrées, qui est le C.R.C. n° 2; échelles qui ont été rendues publiques les 19 et 20 mars respectivement, toutes deux entrant en vigueur le 23 avril 1917, des plaintes furent portées contre ces taux par un certain nombre de *Board of Trade* des villes de l'Ouest et la division des provinces des prairies de la *Canadian Manufacturers' Association,* et on demanda à la Commission de suspendre ces nouveaux tarifs jusqu'à ce que les compagnies de chemin de fer aient justifié l'augmentation projetée.

Le commissaire en chef adjoint Scott, dans son jugement du 7 avril, approuvé par les commissaires Goodeve et McLean, a décrété que les échelles de tarifs C.R.C. n°s 1 et 2 de la C.F.A. soient suspendues, et déclare en plus que, si les compagnies ont à souffrir de cette suspension des tarifs, elles n'ont qu'à se blâmer de ne pas les avoir déposés plus tôt à la Commission.

Subséquemment la Commission étudia de nouveau la question à une de ses séances, alors que l'on soutint que les taux diminués par une compagnie de chemin de fer pour faire concurrence au transport par eau peuvent, à la discrétion du voiturier, être portés à un point se rapprochant plus de l'état normal lorsque la concurrence par eau devient efficace.

Dominion Millers' Association v. *Grand Trunk and Canadian Pacific Ry. Cos.,* 12 Can. Ry. Cas. 363, à p. 368; *in re* tarifs de l'ouest (cause des taux de transport par fret dans l'Ouest), 17 Can. Ry. Cas., 123, aux pp. 123, 124, 159, 166. *Canadian Oil Cos.*

v. *Grand Trunk, Canadian Pacific and Canadian Northern Ry. Cos.,* 12 Can. Ry. Cas., 350, à p. 351. *Blind River Board of Trade* v. *Grand Trunk, Canadian Pacific Ry., Northern Navigation and Dominion Transportation Cos.,* 15 Can. Ry. Cas., 146. *Boards of Trade* de Montréal et de Toronto et la *Canadian Manufacturers' Association* v. *Canadian Freight Association.*

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement de M. le commissaire McLean, jugement approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott et daté le 6 novembre 1917. *22 Can. Ry. Cas., 324.*

Re LA REQUÊTE DE LA "CANADIAN NORTHERN RAILWAY COMPANY", EN VERTU DE L'ARTICLE 257 DE LA LOI DES CHEMINS DE FER.

La *Canadian Northern Railway Company* a présenté une requête, en vertu de l'article 257 de la Loi des chemins de fer, désirant faire approuver les plans d'un nouveau passage inférieur à la rue Water, dans la cité de Winnipeg, province du Manitoba.

Il ressort de la preuve que la *Canadian Northern Railway Company* construisit, en 1908, un passage inférieur pour faire passer la rue Water, dans la cité de Winnipeg, sous ses voies à partir du pont de la compagnie sur la rivière Rouge à son terminus de Winnipeg, et que les plans de ce passage inférieur furent dûment approuvés par la Commission en vertu d'une ordonnance rendue le 7 juin 1905. La compagnie de chemin de fer veut maintenant faire approuver des plans détaillés modifiant les anciens et plaçant la nouvelle structure à quelque distance au sud de la structure actuelle.

Le commissaire en chef adjoint Scott, dans son jugement du 11 avril 1917, jugement approuvé par le commissaire McLean, a trouvé qu'il ne serait pas prudent de baisser la rampe à l'extrémité ouest du pont de l'avenue Provencher. Il a décrété en plus que la ville de Winnipeg continue la construction de son nouveau pont avec des approches de 5 pour 100 du côté ouest; mais il refuse d'approuver les plans détaillés de la compagnie de chemin de fer et déclare que l'ordonnance n° 9292 de la Commission devrait être amendée de façon à démontrer clairement que l'approbation donnée par la Commission était relative aux dispositions du terrain de la gare et ne se rapportait aucunement à la construction d'une voie de fret sur la rue Water.

Le commissaire McLean dans un mémoire joint au jugement a déclaré en plus que l'ordonnance n° 9292 avait été rendue sur une fausse interprétation de la portée d'un règlement et d'une convention le complétant.

Re LA REQUÊTE DE L'ASSOCIATION CANADIENNE DE TRANSPORT PAR FRET DEMANDANT L'APPROBATION DE LA TABLE DE CLASSIFICATION PROJETÉE DE LA MARCHANDISE CANADIENNE, N° 17.

Les représentants des compagnies de chemin de fer et des expéditeurs demandèrent à la Commission de se prononcer sur les procédures qu'elle entendait suivre relativement à la requête de l'Association canadienne de transport par fret qui désirait faire approuver la table de classification de marchandise canadienne, n° 17.

Le commissaire en chef adjoint Scott, dans son jugement du 21 avril 1917, jugement approuvé par le commissaire en chef Drayton et le commissaire McLean, a déclaré qu'il n'y avait pas de nécessité de la part de la Commission de s'occuper de la procédure à suivre, mais que l'on pourrait de nouveau discuter la chose lorsque certaines séances projetées auraient été tenues dans l'Ouest.

Re LES RÈGLEMENTS DE SURESTARIE.

Le *Canadian Car Service Bureau* soumit à l'approbation de la Commission un nouveau code de règlements relatifs à la surestarie, et demanda en même temps de

maintenir en vigueur les dispositions de l'ordonnance générale n° 174 jusqu'à ce que les nouveaux règlements aient été adoptés, laquelle ordonnance devait être en vigueur du 1er janvier au 30 avril 1917.

Le commissaire en chef Drayton, dans son jugement du 24 avril 1917, déclare que l'ordonnance générale n° 174 est une ordonnance temporaire, et que dans les circonstances on ne pouvait pas la renouveler ou y apporter d'autres modifications sans que l'on en ait démontré la nécessité et sans que l'on ait tenu une ou des séances à cet effet.

"BOARD OF TRADE" DE TORONTO V. "CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION".

Les voituriers ont droit à une indemnité de surestarie sur les wagons retenus par suite du délai apporté par les fonctionnaires du gouvernement à faire l'inspection du grain, et de son côté l'expéditeur a le pouvoir en vertu de la Loi des grains du Canada, 2 George V, chapitre 27, article 71, de se faire rembourser par l'inspecteur les indemnités ainsi payées par suite de sa négligence ou de son refus de faire l'inspection.

Ces derniers sont responsables vis-à-vis des expéditeurs en vertu de la Loi des Grains du Canada, 2 George V, chapitre 27, article 71, pour négligence ou refus de faire ces inspections.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire Goodeve, daté le 27 avril 1917. *22 Can. Ry. Cas., 93.*

MACE DE LA CITÉ D'OTTAWA V. "BELL TELEPHONE COMPANY".

Une convention entre une municipalité et une compagnie de téléphone établissant les taux maximums pour service de téléphone de résidence ou d'affaires n'empêche pas la compagnie de téléphone, sujet aux dispositions de la Loi des chemins de fer, de déposer à la Commission une échelle de taux comprenant les taux que l'on exigera pour d'autres formes de service téléphonique, tel que le service semi-public, et de donner tel service au public.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef adjoint, jugement daté le 27 avril et approuvé par le sous-commissaire en chef et M. le commissaire Goodeve. *23 Can. Ry. Cas., 137.*

Re NOUVELLES VOIES DU PACIFIQUE-CANADIEN, DE LA GARE DE NORTH-TORONTO VERS L'EST.

Il ressort de la preuve que la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien désire doubler sa voie principale à partir de la gare de North-Toronto en allant vers l'est jusqu'à un endroit situé à quelques cents pieds à l'est de la jonction de Leaside afin de pouvoir faire face à l'augmentation de son trafic, et la compagnie désire construire à ces fins des ponts sur les ravins au nord de leurs ponts actuels.

Le commissaire en chef adjoint Scott, dans son jugement du 27 avril 1917, jugement approuvé par les commissaires McLean et Goodeve, décrète que permission soit accordée à la compagnie conformément à sa requête, la compagnie devant déposer des plans détaillés sur lesquels on indiquera la place des ouvertures passant sous les ponts dans les ravins en question.

INDEMNITÉS DE SURESTARIE—"BOARD OF TRADE"—DE TORONTO *v.* "CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION."

Les voituriers ont droit à une indemnité de surestarie sur les wagons retenus par suite du délai apporté par les fonctionnaires du gouvernement à faire l'inspection du grain, et de son côté l'expéditeur a le pouvoir, en vertu de la Loi des Grains du Canada, 2 George V, chapitre 27, article 71, de se faire rembourser par l'inspecteur les indemnités ainsi payées par suite de sa négligence ou de son refus de faire l'inspection.

Ces derniers sont responsables vis-à-vis des expéditeurs, en vertu de la Loi des Grains du Canada, 2 George V, chapitre 27, article 71, pour négligence ou refus de faire ces inspections.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement de M. le commissaire Goodeve, jugement approuvé par M. le commissaire McLean et daté le 27 avril 1917. *22 Can. Ry. Cas., 93.*

CITÉ DE BRANTFORD ET TOWNSHIPS DE BRANTFORD ET DE SOUTH DUMFRIES *v.* "GRAND TRUNK RAIWAY COMPANY."

Une municipalité et une compagnie de chemin de fer, par entente (ratifiée par la loi), fermèrent une partie d'une route publique, sauf pour l'usage des piétons. Plus de dix ans après la fermeture de la route la municipalité, prétendant avoir fait une mauvaise affaire, demanda à la Commission d'émettre une ordonnance enjoignant à la défenderesse de construire un passage inférieur à l'usage des voitures et des piétons à l'endroit où la route est fermée par le chemin de fer. La Commission ordonna à la compagnie de contribuer 60 pour 100 du coût de la construction d'un passage inférieur pour piétons, après avoir fait une contribution de 20 pour 100 à cette fin à même le fonds de croisement de chemin de fer, mais la Commission déclara que l'entente était valide et que, si la ville désirait construire un passage inférieur pour voitures, la contribution de la défenderesse ne devait pas être augmentée.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef adjoint, jugement approuvé par les commissaires McLean et Goodeve et daté le 30 avril 1917. *23 Can. Ry. Cas., 7.*

PROVINCE DU MANITOBA *v.* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

(*Raccordement et communication téléphoniques.*)

La Commission n'a pas le pouvoir, en vertu de l'article 245 de la Loi des chemins de fer, de forcer une compagnie de chemin de fer à maintenir un service de téléphone entre ses stations et le réseau de téléphone, déjà installé, du plaignant.

La Commission n'a pas le pouvoir, en vertu des articles 284 et 317 de la Loi des chemins de fer, d'empêcher d'enlever (à la demande des municipalités dans les limites desquelles il y a des stations de chemin de fer) les appareils de téléphone installés à ces stations.

La "clause des facilités", article 284 de la Loi des chemins de fer, a trait au transport et au logement sur le chemin de fer.

Les communications par téléphone avec une gare de chemin de fer, afin d'être au courant du mouvement des trains de voyageurs et des trains de marchandises, ne sont pas des facilités que les compagnies de chemin de fer sont obligées d'accorder au public en vertu de l'article 264.

Jugements cités: Villes de Port-Arthur et de Fort-William *v. Bell Telephone and Canadian Pacific Ry. Cas., 4 Can. Ry. Cas., 279* à p. 284: *People's and Caledone Telephone Cos. v. Grand Trunk and Canadian Pacific Ry. Cos., 9 Can. Ry. Cas.,* 161 à p. 162.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement de M. le commissaire McLean, daté le 1er mai 1917. *21 Can. Ry. Cas., 445.*

PRODUCTEURS DE LÉGUMES DU NOUVEAU-BRUNSWICK *v.* LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN ET TÉMISCOUATA.

Une augmentation des taux de transport par fret des pommes de terre et des navets de certains endroits du Nouveau-Brunswick à des localités de l'Ontario et du

Québec a été approuvée par la Commission, toutefois les taux pour les endroits à l'ouest de Hamilton et Guelph devraient être réduits d'un centin, en prenant comme base la classification générale de la marchandise de huitième classe; classification qui hausse graduellement les taux pour le transport sur de petites distances dans l'est, à partir du Nouveau-Brunswick, comparativement au transport sur de longues distances à partir de l'ouest.

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement de M. le commissaire McLean, jugement approuvé par le commissaire en chef adjoint et daté le 2 mai 1917. *23 Can. Ry. Cas., 128.*

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN *v.* CITÉ ET COMPAGNIE DE TRAMWAYS DE MONTRÉAL.

En vertu du droit de séniorité, la route publique existant antérieurement à la construction du chemin de fer, le coût de la construction du pont de la route publique passant au-dessus du chemin de fer ne peut pas retomber sur la cité défenderesse, mais comme la compagnie des tramways est d'existence postérieure au chemin de fer, on lui imposera le quart du coût de la reconstruction du pont, afin de le rendre assez solide pour le passage des tramways.

Jugement cité: *Toronto Railway Company v.* cité de Toronto et la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien. (Cause du passage inférieur de l'avenue Road), *53 S.C.R., 222, 20 Can. Ry. Cas., 280.*

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef adjoint, jugement approuvé par M. le commissaire McLean et daté le 2 mai 1917. *23 Can. Ry. Cas., 31.*

"BOARD OF TRADE DE REGINA" *v.* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Les voituriers peuvent, à discrétion, faire face à la concurrence du transport par eau en diminuant leurs taux; ils peuvent également, à discrétion, rétablir les taux à leur état normal lorsque la concurrence par voie d'eau cesse.

Jugement cité: *Dominion Millers Association v. Grand Trunk and Canadian Pacific Ry. Cos., 12 Can. Ry. Cas.,* à p. *368.*

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement de M. le commissaire McLean, jugement approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott et daté le 3 mai 1917. *22 Can. Ry. Cas., 315.*

" MIDLAND RAILWAY COMPANY OF MANITOBA " v. " GRAND TRUNK RAILWAY COMPANY ".

La possession d'un morceau de terrain et l'approbation des plans d'un chemin de fer situé sur ce terrain n'établissent pas un droit de séniorité en ce qui concerne le point de croisement avec un autre chemin de fer dont le tracé a été approuvé et la voie construite antérieurement à la construction par le chemin de fer ci-dessus mentionné d'une nouvelle voie d'après un autre tracé sur une autre partie du même morceau de terrain.

Le commissaire en chef adjoint ne partage pas cette opinion, et il est d'avis que la possession du terrain avec l'autorisation d'y construire un chemin de fer confère le droit de séniorité.

Jugements cités: *Canadian Northern Ry. Co.,* v. *Canadian Pacific Ry. Co.* (Cause de la traverse Kaiser), *7 Can. Ry. Cas., 297; Grand Trunk Pacific Ry. Co.* v. *Canadian Pacific Ry. Co.* (Cause de la traverse Nokomis), *7 Can. Ry. Cas., 299; Canadian Northern Ry. Co.* v. *Canadian Pacific Ry. Co., 11 Can. Ry. Cas., 432; cité d'Edmonton*

v. Calgary and Edmonton Ry. Co., 16 Can. Ry. Cas., 420, à p. 423; confirmé, 52 S.R.C., 406, à p. 415, *22 Can. Ry. Cas., 182; South Ontario Pacific Ry. Co.* v. *Grand Trunk Ry. Co.* (Cause d'une tranchée de raccordement), *20 Can. Ry. Cas., 152;* distinction établie dans les cas suivants: *Grand Trunk Ry. Co.* v. *United Counties Ry. Co.* (Cause de la traverse de Saint-Hyacinthe), *7 Can. Ry. Cas., 294; Erie and Ontario Ry. Co.* v. *Niagara St. Catharines and Toronto Ry. Co., 18 Can. Ry. Cas., 29*

La Commission a le pouvoir de réglementer le croisement d'un chemin de fer provincial avec un chemin de fer fédéral au point d'intersection.

Jugements cités: *Lake Erie and Northern Ry. Co.* v. *Brantford Street Ry. Co., 16 Can. Ry. Cas., 244,* à p. 245; Procureur général de l'Alberta v. Procureur général du Canada (1915) *A.C. 363, 19 Can. Ry. Cas., 153;* cité de London v. *London Street Ry. Co., 19 Can. Ry. Cas., 463*

L'exposé des faits se trouve au complet dans le jugement du commissaire en chef adjoint, daté le 3 mai 1917. *23 Can. Ry. Cas., 80.*

REQUÊTE DE JAMES LYNCH POUR COMPENSATION DES DOMMAGES CAUSÉS À SA PROPRIÉTÉ PAR L'EXHAUSSEMENT DES VOIES DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND-TRONC SUR LA RUE PINNACLE, À BELLEVILLE, ONT.

La plainte suivante a été portée à la Commission par des propriétaires à la suite de l'exhaussement des voies de la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc sur la rue Pinnacle, à Belleville, Ont., lorsque les compagnies de chemin de fer Pacifique-Canadien et *Canadian Northern Ontario* construisirent leurs voies dans Belleville, à savoir:—

> "*The Canadian Northern Ontario Railway Company* construisit une voie de chemin de fer à travers la cité de Belleville, Ont. La compagnie se trouva à traverser les rues Front et Pinnacle et à passer sur la partie nord d'un terrain appartenant à James Lynch et sur lequel se trouvait un hangar et une cour à charbon. Le terrain de M. Lynch s'étend de la rue Front vers l'est jusqu'à la rue Pinnacle. La voie dudit chemin de fer est de plusieurs pieds plus élevée que le niveau desdites rues. La compagnie de chemin de fer Grand-Tronc possède une voie qui longe la rue Pinnacle et la limite est du terrain de M. Lynch, qui est une partie du lot n° 13A, du côté ouest de la rue Pinnacle. Par suite de la construction de la voie du *Canadian Northern Ontario* à travers la rue Pinnacle, le Grand-Tronc a exhaussé sa voie vis-à-vis la propriété de M. Lynch. M. Lynch prétend qu'il a droit à une compensation pour dommages causés à sa propriété par la construction des chemins de fer en question."

La compagnie du Grand-Tronc prétend que l'exhaussement de ses voies sur la rue Pinnacle a été fait par les compagnies de chemin de fer *Canadian Northern Ontario* et Pacifique-Canadien lorsqu'ils construisirent leurs voies à travers la rue Pinnacle. On a déclaré lors de l'enquête que le terrassement de la *Canadian Northern Ontario Railway* sur la rue Pinnacle et l'exhaussement de la voie du Grand-Tronc a eu pour effet de faire amasser l'eau dans les hangars à charbon où elle gèle; ce qui rend la sortie des hangars à la rue Pinnacle tellement mauvaise que sa valeur en est considérablement diminuée.

Le commissaire McLean, dans son jugement du 7 mai 1917, jugement approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott et le commissaire Goodeve, déclare que les questions qui font l'objet de la présente requête ont été soumises aux arbitres, qui ont eu à régler la question de la prise de possession par la *Canadian Northern Ontario Railway Company* du terrain du plaignant Lynch, qu'elles ont été étudiées et réglées par eux dans leur jugement du 25 mars 1914, et qu'en conséquence la Commission refuse de s'occuper de la chose.

Re LA REQUÊTE DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND-TRONC À L'EFFET DE CHANGER L'EMPLACEMENT DE LA GARE DE DARLINGTON.

Il ressort de la preuve qu'en ou vers l'an 1905 le Grand-Tronc, dans le but d'améliorer les pentes sur son chemin de fer, construisit une nouvelle voie à travers une partie du township de Darlington, à quelque distance au sud de la voie existant alors, et abandonna ensuite cette ancienne voie; que la gare de Darlington se trouvait située sur la partie de la voie abandonnée. La compagnie de chemin de fer fit savoir au conseil municipal du township de Darlington et aux citoyens demeurant près de l'ancienne gare qu'elle avait l'intention d'établir une gare sur la partie nouvelle de la voie, mais qu'il lui faudrait le concours de la municipalité et des citoyens pour construire une route conduisant à la nouvelle gare de Darlington. Cette aide fut accordée, la route fut construite et la nouvelle gare fut placée au mille 294·25. La gare de Darlington ainsi située ne donna pas de revenus satisfaisants et la compagnie demanda permission à la Commission de la transporter à quelque distance à l'ouest, au mille 296·35.

Le commissaire en chef adjoint Scott, dans son jugement du 11 mai 1917, jugement approuvé par le commissaire Goodeve, déclare que la permission sera accordée à condition que la compagnie rembourse d'abord tout l'argent fourni par les citoyens de la localité pour la construction de la route conduisant à la gare, ainsi qu'une autre condition soit imposée à la compagnie, à savoir que, dans le cas où la gare serait déplacée, elle établisse une halte au pont où la première route à l'est de la gare actuelle traverse le chemin de fer.

Re HANGARS À MARCHANDISE, STATION DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN À LESAGE, QUÉ.

Lesage n'est qu'une halte sur la division Mont-Laurier du chemin de fer Pacifique-Canadien, et se trouve à environ huit milles au nord de Saint-Jérôme et à environ un mille au sud de Shawbridge. Saint-Jérôme et Shawbridge sont toutes deux des stations où il y a des chefs de gare.

Après avoir examiné les lieux, l'inspecteur de la Commission recommanda que le hangar à marchandise de Lesage soit agrandi de façon à ce qu'il ne mesure pas moins de 25 pieds par 15 pieds à l'intérieur.

Le commissaire en chef adjoint Scott, dans son jugement du 15 mai 1917, jugement approuvé par le sous-commissaire en chef Nantel, décrète que les mesures recommandées par le fonctionnaire de la Commission soient exécutées et qu'un local plus grand soit à la disposition du public.

Le commissaire McLean ne partage pas cette opinion, et est d'avis que l'agrandissement de la station n'est pas nécessaire actuellement.

Re GRAIN DE L'OUEST, RÉCOLTE DE 1916.

On a attiré l'attention de la Commission, à différentes reprises, sur la nécessité urgente de hâter le mouvement de la récolte de grain de l'Ouest pour l'année 1916. Il appert que le mouvement de la récolte a été retardé sans raison par suite d'un grand nombre de causes, dont les principales sont les transports océaniques, la congestion des chemins de fer dans l'est du Canada et aux Etats-Unis, et le manque général de matériel roulant par tout le pays. Il appert de plus que le district qui a le plus souffert a été le district connu sous le nom de district du Lac-à-l'Oie (Goose-Lake) et qui envoie son grain à l'élévateur de Saskatoon.

Relativement à ce mouvement du grain, la Commission a admis qu'aux termes de la loi, le devoir des compagnies de chemin de fer est de s'occuper en premier lieu des expéditeurs sur ces lignes respectives.

Il a été arrêté par le commissaire en chef Drayton, dans son jugement en date du 15 mai 1917, approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott et les commissaires McLean et Goodeve, que l'on émette une ordonnance d'une teneur semblable à celle de l'ordonnance émise il y a un an, *voir 21 Can. Ry. Cas., 38,* aux termes de laquelle le Grand-Tronc-Pacifique doit, aussi longtemps qu'il pourra le faire et aussi longtemps que l'urgence se fera sentir, fournir 75 wagons par jour, et le Pacifique-Canadien, 50 par jour au Canadian-Northern à la voie de raccordement à Saskatoon, ces wagons devant être envoyés dans le district du Lac-à-l'Oie par le Canadian-Northern, chargés et retournés au Grand-Tronc-Pacifique et au Pacifique-Canadien, le tout soumis aux mêmes conditions que celles de l'an dernier.

CANADIAN MANUFACTURERS' ASSOCIATION" *vs* "CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION".

On doit accorder pour le transport des oublies pour glaces des taux de troisième classe pour chargement complet de wagon avec minimum de 16,000 livres.

In re RÈGLE N° 3 "SOLDE D'ENVOI", CLASSIFICATION DU FRET CANADIEN.

Dans cette réclamation se trouvait compris le refus par les compagnies de chemin de fer du bénéfice de la règle de la "solde d'envoi" de la classification du fret canadien relativement à la publication des taux de faveur dans la *Eastern Rates Case,* et relativement aussi aux taux de faveur du transport transcontinental à destination de l'Ouest, taux mis en vigueur le 30 septembre 1916. Ces tarifs contiennent la nouvelle règle suivante: "La règle 3 de la classification du fret canadien, n° 16, ne s'appliquera pas aux taux présentement indiqués", ou une rédaction dans le même sens.

La règle de la classification en question et traitant de la règle du "solde d'envoi" se lit comme suit:

"Lorsqu'une quantité plus grande que la pesanteur minimum d'un wagon complet de marchandises entrant dans la catégorie de cinquième classe ou d'une classe plus élevée par wagons complets, et pourvu que le minimum de la classification ne soit pas inférieur à 20,000 livres par wagon ne dépassant pas 36 pieds et six pouces de longueur, est expédiée le même jour par un seul consignateur, à l'aide d'un seul connaissement, à un seul consignataire et à une seule destination, le taux établi pour un wagon complet s'appliquera à toute la consignation, bien qu'elle puisse être de moins que deux wagons complets ou plus, pourvu que le premier, ou les premiers wagons, porte la quantité minimum de la classification, et dans ce cas la balance doit être calculée au même taux que celui des wagons complets, pesanteur réelle.

"Cette règle ne s'appliquera pas au trafic dont une partie se trouve placée dans des wagons frigorifiques, des réservoirs, des wagons ouverts ou à fond plat."

Le commissaire McLean a maintenu, dans son jugement approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott, que la règle 3 devait être modifiée de la manière suivante:

(1) Les mots "pourvu que le premier wagon (ou les premiers wagons) porte la quantité minimum de la classification" devraient être biffés et remplacés par les mots "pourvu que ces wagons, sauf le wagon portant le surplus, soit rempli à la pleine capacité visible ou inscrite."

(2) Les mots définissant la classification minimum "pas moins de 20,000 livres" devraient être biffés et remplacés par les mots "pas moins de 24,000 livres."

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC *v.* LA CITÉ DE HAMILTON.

Un testament laissant la propriété d'un droit de passage à un certain nombre d'individus ne fait pas de ce droit de passage, au point de croisement avec le chemin de

fer, une traverse publique; comme il n'y a rien qui prouve l'acceptation d'un chemin public à cet endroit par la municipalité ni admission de son existence par la compagnie de chemin de fer, le chemin de fer a droit de priorité sur le chemin public au point de croisement.

Jugements cités: Village de Weston *vs* les compagnies de chemin de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien (*Denison Avenue Crossing Case*), *7 Can. Ry. Cas., 79;* ville de Saint-Pierre *vs* compagnie du chemin de fer Grand-Tronc (*Simplex Avenue Crossing Case*) *13, Can. Ry. Case, 1*; cité de Montréal *vs* la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, *18 Can. Ry. Cas., 50.*

Les faits sont exposés au complet dans le jugement du commissaire en chef adjoint approuvé par le commissaire McLean et le commissaire Goodeve, 22 mai 1917. *22 Can. Ry Cas., 442.*

Re CONSTRUCTION D'UNE GARE À ENTREPRISE, COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

Il appert que lorsque la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a construit son réseau de Lac-Shore, aux termes de la charte de *Campbellford, Lake Ontario and Western Railway Company,* elle obtint l'approbation d'un emplacement pour la construction de la gare sur le lot 27, concession 8, township de Camden; que la compagnie n'a pas construit de gare, ni quai, et n'a pas fourni de facilités pour l'expédition, et le township de Camden a demandé à la Commission d'émettre une ordonnance enjoignant à la compagnie de construire une gare convenable à Enterprise, nom que la compagnie avait adopté pour cette gare, et d'y installer un chef de gare régulier.

Il a été arrêté par le commissaire Scott, dans son jugement en date du 22 mai 1917, approuvé par le commissaire Goodeve, que d'après le chiffre approximatif des affaires probables, il n'était pas en position de dire que les revenus de la compagnie atteindraient le chiffre de $15,000 par année, revenu minimum fixé par la Commission lorsqu'elle ordonne l'installation d'un chef de gare à une gare dans les provinces de l'Ouest.

Il a été arrêté de plus que la compagnie devrait construire un quai de 100 pieds de longueur de même qu'une gare n° 6 de la compagnie, cette gare contenant une salle d'attente et un hangar à marchandises, ainsi qu'une cour à bestiaux contenant deux enclos et un enclos pour le chargement et une chute; que la compagnie devrait aussi ouvrir un chemin conduisant à la voie de chargement, ce chemin devant être assez large pour permettre à un attelage de tourner.

Re EMPLACEMENT DE LA GARE DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND-TRONC À OCILLA.

Il appert qu'aux termes d'une entente, en date du 1er février, 1871, conclue entre la *Toronto, Simcoe and Muskoka Ry. Co.* — maintenant la division nord du Grand-Tronc — et le village d'Orilla, la municipalité a octroyé à la compagnie de chemin de fer la somme de $12,500 et la compagnie de chemin de fer, entre autres choses, a consenti à construire et entretenir une gare pour les voyageurs et un hangar à marchandises sur un terrain situé sur la rue King, d'après le plan Gardner, dans les limites de ladite corporation, la ligne du centre du terrain de la gare correspondant exactement avec la ligne du centre de la rue Peter, prolongée vers le sud, et qu'aussi la compagnie devait exploiter et faire fonctionner ledit chemin de fer, au cours de la présente année, à partir de ladite gare de manière à établir un trafic régulier avec la ville de Barrie et la cité de Toronto. La gare a été de fait établie sur l'emplacement déterminé par ladite entente, mais a, dans la suite, été laissée de côté.

Il a été arrêté par le commissaire en chef adjoint Scott, dans son jugement en date du 23 mai 1917, approuvé par le commissaire Goodeve, que la Commission ne pouvait déterminer les détails de l'emplacement à Orilla sans donner à la compagnie de che-

min de fer l'occasion de soumettre de nouveaux plans. Il a été arrêté de plus que la nouvelle gare pour les voyageurs devait être située juste à l'extrémité de la rue Peter, et que l'on envoie à la commission un plan indiquant la gare telle que déterminée par la Commission et l'emplacement des autres facilités et des voies que l'on jugerait plus commodes.

TAUX—RÉFRIGÉRATION—"ONTARIO FRUIT GROWERS' ASSOCIATION" ET LES COMPAGNIES DE SALAISON *vs* "CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION".

Les compagnies de chemins de fer ne doivent pas réaliser un profit sur les marchandises qu'elles transportent à moins qu'elles ne le fassent en qualité de voituriers. Les taux pour l'entrée en transit de la réfrigération des wagons frigorifiques doivent être basés sur la moyenne du coût réel de la glace et de la mise de cette glace dans les wagons. A la suite d'une analyse des différents item qui constituent le coût de la réfrigération l'augmentation demandée n'est pas justifiable.

Jugement cité:

Ontario Fruit Growers' Association vs la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (Canadian Freight Association) (Fruit Growers Case) 3 Can. Ry. Cas., 430, aux pages 431-2.

Les taux sur le sel dans les wagons frigorifiques, par suite de l'augmentation graduelle de l'usage que l'on en fait dans l'industrie de la salaison, ont été considérés comme incidents à la réfrigération et, à ce qu'on prétend, se trouvent à bon droit compris dans les taux de la réfrigération. Les voituriers ont prouvé la nécessité d'un taux pour le sel, outre celui de la glace, dans les tarifs des taux actuellement en vigueur.

Distinction: *Ontario Fruit Growers' Association vs Canadian Pacific Ry. Co. (Canadian Freight Association) (Fruit Growers Case) 3. Can. Ry. Cas., 430.*

Les faits sont complètement établis dans le jugement du commissaire McLean, approuvé par le commissaire en chef et le commissaire en chef adjoint, en date du 23 mai 1917, *22 Can. Ry. Cas. 98.*

CITÉ DE HAMILTON *vs* "HAMILTON RADIAL ELECTRIC RAILWAY COMPANY".

Lorsque l'on veut ouvrir un chemin public croisant une voie ferrée on doit prouver que le propriétaire a l'intention de le donner, la municipalité de l'accepter, le public de s'en servir, et que l'on a l'intention de dépenser de l'argent à même les fonds publics pour entretenir ce chemin projeté et le tenir en état de service afin que ce chemin puisse entrer dans la catégorie des chemins publics aux termes de la loi des Municipalités, S.R.O., 1914, chapitre 192, article 432. Sans la preuve de ce point, le chemin public en question est postérieur au chemin de fer, et, en vertu de la règle régissant de droit de séniorité et de juniorité, tout le montant des dépenses requises devra être porté par le requérant.

Gooderham vs—Cité de Toronto, 25 S.C.R., 246, distinction établie.

Les faits sont exposés au complet dans le jugement du commissaire McLean, approuvé par le commissaire en chef adjoint Goodeve, en date du 25 mai 1917, *22 Can. Ry. Cas., 438.*

JORDAN CO-OPERATIVE COMPANY AND FRUIT GROWERS' ASSOCIATION *vs* CANADIAN EXPRESS COMPANY.

Dans ce cas, après un essai minutieux du service d'un wagon supplémentaire en vertu d'une ordonnance de la commission, les recettes de la compagnie de messagerie pour le trafic entre les endroits en question ne sont rémunérateurs étant moindres que les frais d'exploitation, la Commission a ordonné de cesser ce service.

Les faits sont exposés au complet dans le jugement du commissaire McLean en date du 28 mai 1917, jugement approuvé par le commissaire en chef adjoint et le commissaire Goodeve. *23 Can. Ry. Cas., 55.*

Re AIGUILLAGE COMMUN, VILLE DE THOROLD ET LES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER GRAND-TRONC ET "NIAGARA, ST. CATHARINES AND TORONTO RAILWAY" À THOROLD, ONT.

Cette question a été pour la première fois portée à la connaissance de la Commission par une requête faite par le *Thorold Board of Trade* en 1909 demandant une ordonnance enjoignant la construction d'une voie de passage entre le Grand-Tronc et le *Niagara, St. Catharines and Toronto Railway,* mais cette demande est restée en suspens. Une nouvelle demande a été faite à la Commission, en date du 28 avril, 1913, puis, après l'audition, la question a été référée au chef du service de l'exploitation pour qu'il fasse une investigation et présente un rapport à ce sujet. Après la présentation du rapport de ce fonctionnaire la question a été de nouveau étudiée à la séance de la Commission tenue à Toronto, le 10 juillet 1916, mais aucune preuve ne fut soumise et la demande fut retirée avec l'entente qu'elle pourrait être présentée de nouveau plus tard. La question fut de nouveau portée devant la Commission à une séance tenue à Thorold le 12 avril 1917, et où il fut prouvé par les témoignages que les circonstances étaient complètement changées depuis les premières demandes faites par la ville, le tonnage d'abord estimé à 2,300 wagons lors de la première demande ayant atteint le chiffre de 16,000 wagons par année, représentant une augmentation de 700 pour 100, et de ce montant on a calculé qu'approximativement 3,000 wagons demanderaient le service d'aiguillage commun.

Il a été arrêté par le commissaire A. S. Goodeve dans son jugement en date du 30 mai 1917, jugement approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott, que, d'après les chiffres soumis, la ville de Thorold avait droit d'avoir une voie de passage et que les compagnies de chemin de fer Grand-Tronc et *Niagara, St. Catharines and Toronto* devraient être priées de s'entendre et de soumettre à la Commission un plan d'une voie de raccordement de même qu'une estimation du coût de ces travaux. *Voir 24 Can. Ry. Cas., 21.*

JURIDICTION—EXPLOITATION—CITÉ DE TORONTO *vs* "CANADIAN NORTHERN RAILWAY COMPANY" (DON VALLEY SHUNTING CASE.)

A moins que l'on ne prouve qu'une compagnie de chemin de fer, dans la mise à exécution de ses travaux autorisés par le parlement sur ses propres terrains, de manière à nuire le moins possible aux propriétaires adjacents, ne prend pas tout le soin qu'elle pourrait prendre pour diminuer le bruit du mouvement de ses wagons, la Commission n'a pas de juridiction et ne peut intervenir. Il n'est pas du ressort de la Commission de faire comparaître les parties coupables devant la cour de la province pour infraction à sa propre ordonnance et à un règlement municipal relativement à l'émission de la fumée des locomotives de chemin de fer.

Les faits sont exposés au complet dans le jugement du commissaire en chef adjoint en date du 31 mai 1917, *21 Can. Ry. Cas., 425.*

VILLAGE DE THAMESVILLE, "ET AL.", *vs* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND-TRONC.

Au croisement en question, endroit où il y a quatre voies et où il se fait un mouvement considérable de garage, un système de protection à l'aide d'une cloche électrique n'est pas aussi satisfaisant qu'aux croisements où il y a moins de voies et où il se fait moins de mouvement de garage. et la Commission a enjoint d'y installer un système de protection au moyen de barrières, fonctionnant nuit et jour, répartissant le coût d'installation de ces barrières comme suit: township de Howard, 10 pour 100;

village de Thamesville, 15 pour 100; compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, 55 pour 100, et le Fonds des croisements, 20 pour 100; le township, le village et le chemin de fer devant payer 10 pour 100, 15 pour 100 et 75 pour 100, respectivement, des frais d'entretien et de service, la loi ne permettant pas de payer quoi que ce soit à même le Fonds pour l'entretien et le service.

Les faits sont exposés au complet dans le jugement du commissaire en chef adjoint, en date du 31 mai 1917, jugement approuvé par le commissaire Goodeve. *23 Can. Ry. Cas., 33.*

CROISEMENT SUR UNE FERME—LUSTY VS LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PÈRE-MARQUETTE.

Lorsque dans un contrat de prise de possession d'un terrain comme droit de passage par une compagnie de chemin de fer, se trouve une clause établissant que le prix de vente doit comprendre la compensation et l'indemnité complètes pour tous les dommages ou tous les torts faits à la propriété par suite du passage du chemin de fer, cette clause ne constitue pas une renonciation au droit de passage d'un chemin de ferme sur les terrains de la compagnie du chemin de fer.

Les faits sont exposés au complet dans le jugement du commissaire en chef adjoint, en date du 21 juin 1917. *21 Can. Ry. Cas., 93.*

CITÉ DE CHATHAM ET "CHATHAM BOARD OF TRADE" *vs* COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Il n'y a pas de distinction indue, ni de préjudice sans raison, ni de désavantage, aux termes des articles 315 (5) 318, dans le fait qu'un voiturier demande un taux moins élevé que le taux normal pour le transport d'un point d'expédition au point de destination par suite de la concurrence par voie d'eau, plutôt que sur les envois faits de ce même point d'expédition à un point intermédiaire où cette concurrence n'existe pas.

Les faits sont exposés au complet dans le jugement du commissaire en chef adjoint, jugement approuvé par le commissaire Goodeve, en date du 22 juin 1917. *22 Can. Ry. Cas., 391.*

Re REQUÊTE DE HUBERT BOURASSA DEMANDANT UNE PASSE À BESTIAUX, CHEMIN DE FER GRAND-TRONC.

Ceci est une requête d'un nommé Hubert Bourassa, de la paroisse de Laprairie, dans la province de Québec, propriétaire du lot 379 dans ladite paroisse, demandant le droit de faire passer ses bestiaux sur le droit de passage de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

Il appert, d'après les témoignages, que lorsque ce chemin de fer fut construit, la terre du requérant se trouvait traversée diagonalement et divisée en deux grands morceaux, et qu'un passage pour les bestiaux fut établit sur l'emplacement du chemin de fer. Il appert de plus que pendant plus de soixante ans, et même jusqu'en 1916, cette passe pour les bestiaux a été réparée et reconstruite par la compagnie, lorsque la chose fut nécessaire, mais que récemment ce passage a été fermé par la compagnie sans le consentement du requérant. La compagnie a prétendu que la passe en question n'a jamais été une servitude au sens de la loi, mais qu'elle avait été construite pour servir de ponceau pour l'écoulement des eaux de surface, et que, si le requérant et ses héritiers s'en sont servis pour faire passer leurs animaux, ils l'ont fait sans avoir de titre à ce droit, et que, sans un titre, on ne pouvait établir aucune servitude dans la province de Québec. La compagnie a aussi prétendu que la Commission n'avait pas juridiction, que la ferme avait un passage à rampe, et que si la Commission enjoignait de reconstruire le passage à bestiaux les frais de reconstruction du passage souterrain devraient

être payés par le requérant; et qu'aussi le requérant avait offert de vendre son droit au ponceau pour la somme de $60, fait de nature à prouver que le passage à bestiaux n'était pas absolument nécessaire pour qu'il puisse jouir de sa ferme.

Il a été arrêté, par le sous-commissaire en chef W. B. Nantel dans son jugement en date du 4 juillet 1917, jugement approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott, que la largeur de 12 pieds donnée au ponceau indiquait qu'il ne servait pas principalement pour l'écoulement des eaux, et que le droit au passage souterrain était établi et réservé dans le contrat. Il a été arrêté de plus que la Commission avait la juridiction voulue pour déclarer l'existence du droit au croisement tel que déclaré par le requérant, et que l'existence d'un croisement à niveau sur une ferme ne devait pas lui enlever son droit au passage souterrain qui lui était évidemment d'une très grande valeur. On a donc enjoint à la compagnie de reconstruire le passage à bestiaux et de le remettre dans l'état où il se trouvait, sous la voie, avant l'année 1916.

Il a été arrêté par le commissaire McLean dans son jugement en date du 13 juillet 1917, que la demande n'avait pas établi de réserve dans le contrat du requérant relativement au supposé passage souterrain ni que cela pouvait être supposé avoir existé d'après les témoignages. Il a été arrêté de plus que cette cause n'entrait pas dans les cadres de l'article modifiant les contrats, le seul article aux termes duquel la Commission pouvait exercer sa juridiction. Il a été arrêté de plus que la juridiction conférée à la Commission relativement aux contrats, est une juridiction extraordinaire et limite ainsi la juridiction ordinaire que possède les cours; que la Commission ne pouvait dépasser cette juridiction ainsi conférée; que les cours provinciales jouissaient d'une juridiction très large relativement à la mise en vigueur des contrats et que le fait de croire que le secours demandé n'était pas du ressort de la Commission ne nuisait aucunement aux droits du requérant, si droit il avait, et qu'il pourrait établir à la satisfaction des cours provinciales. *Seager vs Père-Marquette, dossier 11161,* cité.

Le chemin de fer Grand-Tronc a appelé de cette décision de la Commission à la Cour suprême du Canada, mais avant l'audition de cet appel, les parties se sont entendues et un avis de désistement a été envoyé par Bourassa.

REQUÊTE DE LA "GREAT NORTH WESTERN COMPANY" ET DU SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN DEMANDANT L'AUTORISATION DE MODIFIER LEURS FORMULES DE TÉLÉGRAMMES.

Cette requête a été faite par les compagnies de services télégraphiques demandant une ordonnance, aux termes de l'article 340 de la Loi des chemins de fer, enjoignant que l'ordonnance de la Commission n° 162, en date du 30 mars 1916, et approuvant les conditions écrites sur les formules dont se servent les compagnies de service télégraphique sous la juridiction de la Commission et sur lesquelles les messages que l'on veut envoyer doivent être écrits, soit modifiée. Les conditions suivantes devant y être insérées:

> "Il est entendu que cette compagnie, ou toute autre compagnie, envoyant cette dépêche à destination, ne sera pas responsable des dommages causés à l'expéditeur ou à la personne à qui cette dépêche est adressée par suite du manque d'expédition ou de livraison, ou par suite de tout autre délai ou erreur dans l'expédition ou la livraison d'une dépêche non-répétée, que ce soit ou non dû à la négligence de ses employés ou autrement, ou par suite de retards causés par l'arrêt du fonctionnement des appareils télégraphiques, ou des erreurs dans des dépêches composées de chiffres ou des dépêches obscures, ou dues à une mauvaise écriture, pour un montant excédant le prix payé pour l'envoi de la dite dépêche."
>
> "Pour éviter toute erreur, la compagnie fera un second envoi d'une dépêche moyennant le paiement additionnel de la moitié du taux régulier et dans ce cas la compagnie sera responsable des dommages causés à l'expéditeur pour un

montant n'excédant pas $200, si ces dommages sont dus à la négligence de la compagnie dans l'expédition ou la livraison de cette dépêche."

"L'exactitude dans l'expédition des dépêches peut faire l'objet d'un contrat d'assurance par écrit dans lequel sera mentionné le montant assuré, sur paiement, en plus des montants payés pour le premier et le second envois de la dépêche, d'une prime au taux suivants, savoir: Un pour cent pour une distance n'excédant pas 1,000 milles, et deux pour cent pour une plus longue distance."

"Cette compagnie ne sera pas responsable du fait ou de l'omission d'une autre compagnie, mais elle s'efforcera d'envoyer la dépêche en se servant de toute autre compagnie quand il sera nécessaire pour faire parvenir la dépêche à destination, mais elle ne le fera qu'à titre de mandataire de l'expéditeur et n'encourra aucune responsabilité. La responsabilité de la compagnie ne commencera que lorsque les dépêches auront été présentées et acceptées à un de ses bureaux d'expédition; lorsqu'une dépêche est apportée à un de ces bureaux par un des messagers de la compagnie, ce messager est considéré comme le mandataire de l'expéditeur; lorsque la dépêche est envoyée par téléphone au bureau de la compagnie, la personne qui reçoit cette dépêche est considérée comme la mandataire de l'expéditeur et est censée avoir l'autorité voulue pour consentir à ces conditions au nom de l'expéditeur. Dans aucun cas la compagnie ne sera responsable de dommages à moins que demande n'en soit faite par écrit dans les soixante jours après la réception de la dépêche devant être expédiée."

"Aucun employé de la compagnie n'a le droit de changer les conditions ci-dessus mentionnées."

Les compagnies de télégraphie demandent ces modifications afin que les conditions soient les mêmes entre une compagnie de télégraphie et la personne à qui le télégramme est adressé qu'entre la compagnie de télégraphie et celui qui envoie le télégramme; et aussi afin que les conditions relatives à la transmission d'un message sur les lignes de raccordement soient les mêmes que celles qui existent entre celui qui envoie la dépêche et celui qui la reçoit et la compagnie de télégraphie qui la reçoit pour en faire la transmission.

Des avis de cette requête ont été envoyés aux différents *Boards of Trade* et aux associations commerciales; et, parlant d'une manière générale tous ceux qui ont pris la peine d'étudier cette requête s'y sont opposés.

Ceux qui s'y sont opposés ont donné pour raison que l'on ne devait pas limiter la responsabilité de la compagnie de télégraphie, mais que ces compagnies devaient être responsables des dommages causés par une faute, une erreur, la négligence ou du délai dans la transmission des dépêches.

Il a été jugé par le commissaire en chef Drayton, en date du 14 juillet 1917, approuvé par le commissaire en chef Scott, le sous-commissaire en chef Nantel et le commissaire McLean que l'article 340 de la Loi des chemins de fer ne donne pas aux compagnies le pouvoir de passer des règlements, des règles, etc., et que la compagnie de télégraphie ne peut passer que des règlements nécessaires concernant l'émission et le transfert des parts de l'administration des affaires de la compagnie en général; et que la Commission n'était pas en état de déclarer qu'elle avait cette juridiction, bien qu'il semble que cette question puisse être réglée par une législation directe du Dominion par suite de la décision dans la cause du *Grand Trunk Railway* vs *Attorney General of Canada (1907) A.C., 65.*

Il a été jugé de plus que la demande devait être renvoyée, mais que l'on devait donner aux compagnies la permission de présenter un état de la cause à la Cour Suprême en mentionnant les différentes questions légales qui en relèvent.

"DOMINION MILLERS' ASSOCIATION" VS. LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER GRAND-TRONC ET PACIFIQUE-CANADIEN.

La Commission n'autorisera pas une augmentation de rémunération sur les taux de transport par les lacs et par voie ferrée dans le but de diminuer l'écart qui existe

entre ces taux et les taux de transport sur parcours entier par voie ferrée des mêmes voituriers ou d'autres voituriers entre les mêmes points, afin de faire passer une partie du trafic par le parcours entier par voie ferrée et empêcher ainsi les taux sur parcours entier par voie ferrée d'être réduits par un voiturier qui n'a pas de parcours par les lacs et par voie ferrée et qui désire prendre sa part du trafic.

Se basant sur la décision rendue dans la cause *Eastern Rates Case* accordant une augmentation générale sur les taux de transport des marchandises à l'est de Fort-William (voir précédemment, p. 4) et sur les raisons motivant cette décision, la Commission a maintenu que des augmentations raisonnables dans les taux de transport du grain et des produits du grain à l'est de Fort-William devaient être permises et elle a approuvé, en conséquence les taux revisés.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement du commissaire en chef adjoint, jugement approuvé par le commissaire Goodeve, 17 juillet 1917. *22 Can. Ry. Cas., 393.*

REQUÊTE DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DE LA PROVINCE D'ONTARIO DEMANDANT LA PERMISSION DE CONSTRUIRE UN CHEMIN PUBLIC CROISANT LES VOIES FERRÉES DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN DANS LE TOWNSHIP DE KIRKPATRICK, DISTRICT DE NIPISSING.

Il s'agit d'une requête faite par le ministère des Travaux publics de la province d'Ontario à la Commission demandant une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire un passage sur le chemin public entre les lots 8 et 9, concession 5, dans le township de Kirkpatrick, et dans le district de Nipissing et dans la province d'Ontario. Il s'agissait de décider entre les parties qui paierait les frais de construction de la traverse, la compagnie de chemin de fer prétendant qu'elle avait le droit de séniorité sur le chemin public et que, par conséquent, suivant la règle générale établie par la Commission dans des cas de ce genre, le requérant devait payer les frais de construction.

Il appert d'après les témoignages que certaines circonstances entourent l'obtention par la compagnie de chemin de fer de son droit de passage dans le township de Kirkpatrick, circonstances plutôt extraordinaires, puisque le titre n'a pas été obtenu à la suite d'un achat fait par la compagnie d'un propriétaire privé, mais à la suite de la gratification faite par le gouvernement fédéral de certaines terres transférées à ce gouvernement par le gouvernement de l'Ontario, transfert sujet à certaines limites de même qu'à certaines conditions.

Il a été jugé par le commissaire en chef adjoint Scott en date du 19 juillet 1917, que, puisque la compagnie de chemin de fer avait obtenu le terrain sujet aux limites contenues dans l'article 2 de 59 Victoria, chapitre 11, et que, comme on ne comprenait pas clairement, à la lecture de l'article, si les droits existaient ou si les chemins publics existaient lors de l'adoption de cette loi, que la provinve d'Ontario devait obtenir le bénéfice du doute et être déclarée antérieure à la compagnie de chemin de fer, et que les frais de construction du chemin public devaient être payés par la compagnie. *24 Can. Ry. Cas.*

Il a été jugé par le commissaire McLean en date du 27 juillet 1917, que la Loi provinciale, 59 Victoria, chapitre 11, et que les arrêtés du conseil émis respectivement durant les années 1866 et 1901 devaient être interprétés comme réservant le droit public des chemins publics, mais donnant un titre absolu sous tous rapports.

Il a été jugé de plus que l'article 2 de la Loi provinciale 59 Victoria, chapitre 11, faisait allusion aux droits du public acquis en vertu d'une déclaration ou d'un arrêté du conseil adopté, toute autorité ayant la compétence voulue pour les établir ou les réserver et qui continuaient d'exister au moment où la loi a été votée; et que l'arrêté du conseil de 1866 a été adopté par une autorité compétente et n'était pas encore rappelé en 1911.

Il a été jugé de plus que le chemin public en question devait être considéré de la même manière qu'un chemin ordinaire non encore ouvert à la circulation, et que le coût d'ouverture de ce chemin devait être payé par la compagnie de chemin de fer. *24 Can. Ry. Cas.*

Un appel de la décision de la Commission à la cour Suprême du Canada a été renvoyé.—Les juges Brodeur et Mignault différant d'opinion.

DIFFÉREND À PORT-HOPE ENTRE LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE ET LE GRAND-TRONC.

Une ordonnance de la Commission, en date du 13 mars 1913, autorisait la construction de voies en commun à Port-Hope pour la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern et la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc. Il appert, cependant, que, par suite de la nature onéreuse des travaux que le chemin de fer Canadian-Northern aurait dû entreprendre, ces voies en commun n'ont jamais été construites. Dans l'intervalle, la Commission a eu à étudier la question de la construction de voies en commun pour la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

Il a été maintenu par le commissaire en chef adjoint Scott, dans son jugement en date du 24 juillet 1917, jugement approuvé par le commissaire Goodeve que, par suite du curieux tracé de la ville de Port-Hope empêchant la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire des voies de service au bénéfice des industries de Port-Hope, et par suite aussi de la nécessité de ces industries commerciales d'être en état de faire transporter leurs marchandises par l'une ou l'autre voie, que les voies en commun demandées devaient être accordées, le coût entier de la construction de ces voies devant être payé par la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

DEMANDE DU BUREAU DU TRANSPORT PAR VOIE FERRÉE AU CANADA POUR L'APPROBATION DU CODE REVISÉ DES RÈGLES CONCERNANT L'INDEMNITÉ DE SURESTARIE.—DOSSIER 1700.

Jugement du Commissaire en chef Drayton, en date du 28 juillet 1917, et approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott, le commissaire McLean et le commissaire Goodeve.

Il s'agit d'une requête d'une importance et d'une portée considérables, affectant considérablement le transport des marchandises par voie ferrée.

Après la réception de cette requête, environ quatre-vingts avis furent envoyés, sous la direction de la Commission, le 25 mai aux différents *Boards of Trade* et à d'autres associations particulièrement intéressés dans cette question.

L'audition de cette requête devait être entendu à Victoria, à Vancouver, et à Nelson, dans la Colombie-Britannique; à Calgary et à Edmonton dans l'Alberta; à Saskatoon et à Regina, dans la Saskatchewan, à Winnipeg, dans le Manitoba; à Fort-William et à Toronto, Ontario; à Montréal et à Québec; et à Ottawa, Ontario.

Ces auditions ont été commencés aux réunions de la Commission tenues à Victoria le 4 juin, et la dernière réunion a eu lieu à Ottawa, le 5 juillet, près de quatre-vingt-onze avis ayant été envoyés par la Commission aux personnes intéressées à Ottawa seulement.

Dans ces circonstances, la question a été longuement étudiée et un grand nombre de soumissions ont été faites contre la requête et en sa faveur.

On a permis aux parties présentes à Ottawa de soumettre plus de données et on en a reçu une partie. Il est, cependant, impossible de permettre un plus long délai, par suite des exigences du trafic public et surtout du mouvement du charbon et de l'approvisionnement du combustible.

La règle I telle que soumise se lit comme suit:

RÈGLE 1.—WAGONS SUJETS À CES RÈGLES.

Les wagons retenus pour, ou par, le consignateur ou le consignataire, en attendant le chargement, le déchargement, des instructions d'expédition ou pour tout autre raison.

Exceptions.

(*a*) Les wagons privés (remplis ou vides) sur des voies appartenant au propriétaire du wagon.

(*b*) Les wagons privés vides en garage sur les voies privées des voituriers.

(*c*) Les wagons contenant du fret pour transbordement à bord d'un navire, lorsqu'ils se déplacent d'après un connaissement de parcours entier et qu'ils sont retenus à une gare de tête de ligne en attendant le bateau.

Il n'y a aucune objection à cette règle. Elle renferme la pratique suivie antérieurement.

Lors de l'audition, les compagnies de chemins de fer ont soutenu que ce paragraphe (*c*) devrait être biffé. M. Watts, au nom des expéditeurs de grain, s'y est opposé, et a demandé que le paragraphe soit maintenu.

L'objet que les compagnies de chemins de fer cherchaient à atteindre en demandant que ce paragraphe soit biffé était de s'assurer qu'on ne leur enlevait pas le droit d'imposer des charges aux autres voituriers pour les délais.

Ces règles concernant l'indemnité de surestarie sont des règles qui affectent toute la situation entre le voiturier et l'expéditeur ou le consignataire. Elles n'ont pas pour but d'essayer de toucher, d'une manière ou d'une autre, aux droits des voituriers, soit par terre, soit par mer, et la déclaration contenue dans le paragraphe ne peut pas, à mon avis, affecter le droit existant des compagnies de chemins de fer en faveur de l'intermédiaire ou d'autres voituriers, par terre ou par mer. D'un autre côté, il est évident que l'expéditeur et le consignataire ne doivent pas être sujets à payer des frais de surestarie par suite du défaut d'un intermédiaire ou d'un voiturier par eau de tête de ligne; et l'article doit être maintenu.

La règle 2 telle que soumise se lit comme suit:—

"RÈGLE 2.—NOTIFICATION.

(*a*) Le consignataire doit être promptement notifié par écrit, ou de toute autre manière convenue entre le voiturier et le consignataire, de l'arrivée de son fret, et doit être supposé avoir été notifié lorsque l'avis lui a été envoyé ou donné. Lorsque l'avis est envoyé par la malle, le consignataire est supposé avoir été notifié à sept heures du matin qui suit la date de l'envoi par la malle.

(*b*) La livraison de tout wagon sur une voie d'évitement privée ou sur des voies communes de chargement doit constituer la notification au consignataire."

Le paragraphe (*a*) ne donne pas les détails suffisants pour permettre au consignataire d'identifier le wagon et le contenu. Tous les renseignements possibles doivent être donnés par les compagnies de chemins de fer dans l'intérêt non seulement du consignataire, mais aussi dans l'intérêt de la rapidité du mouvement du fret et du dégagement des têtes de ligne.

Sans doute, dans la pratique en générale, lorsque le consignataire ou son charretier ne sait pas exactement où se trouve le wagon, la compagnie fournit tous les renseignements nécessaires. Ceci, cependant, n'est pas compris dans la règle. Les consignataires le demandent. A mon avis, ils ont droit de l'obtenir; et je suis aussi d'avis que lorsque le voiturier est responsable du délai que l'on met à donner ces renseignements, le temps ainsi perdu doit être ajouté à l'estarie. C'est pourquoi je remplacerais le paragraphe (*a*) par le suivant:

(*a*) Un avis écrit, ou tout autre avis selon que déterminé par une entente écrite entre le voiturier et le consignataire, doit être envoyé ou donné au consignataire par l'agent du voiturier avec toute la promptitude possible après l'arrivée du wagon et la préparation de la facture; cet avis devant contenir le point de départ, les initiatiles et le numéro du wagon et le contenu, de même

que les initiales et le numéro du premier wagon lorsque les marchandises ont été transbordées en transit. Lorsque l'avis est envoyé par la malle le consignataire doit être supposé avoir été averti à 7 heures du matin qui suit la date de l'envoi par la malle.

Le voiturier doit notifier le consignataire ou son charretier, sur demande, et indiquer l'endroit où le wagon a été placé pour le déchargement. Toute partie de l'estarie ainsi perdue par la faute du voiturier doit être ajoutée à l'estarie.

Le paragraphe (*b*) tel que rédigé n'est pas complet, mais on doit le lire en le rapportant à la règle 7 qui stipule, entre autres choses, le "placement par déduction" dans les cas ou la livraison sur les voies d'évitement privées ne peut pas être faite.

Le paragraphe devrait être complété; et je le remplacerais par le suivant:

(*b*) La livraison des wagons sur les voies d'évitement privées ou les voies communes de chargement doit constituer la notification au consignataire. Lorsque cette livraison ne peut pas être faite parce que ces voies sont déjà remplies, ou pour toute autre cause dont le voiturier n'est pas responsable, un avis écrit disant que le wagon est prêt à être livré doit être donné et doit constituer la notification au consignataire pour les fins de ces règles, et dans ce cas l'estarie doit compter à partir de 7 heures du matin du premier jour qui suit cet avis.

Je serais disposé à approuver le paragraphe (*c*) tel que soumis.

La règle suivante soumise à notre approbation est la règle 3 qui se lit comme suit:

RÈGLE 3.—ESTARIE.

(*a*) Un délai de vingt-quatre heures (une journée) après l'avis de l'arrivée (sans compter les dimanches et les fêtes légales) sera accordé pour l'une quelconque des fins suivantes, ou pour toutes les fins suivantes, si nécessaire:

(1) Pour le dégagement de la douane.

(2) Pour une nouvelle consignation ou un nouvel envoi dans le même wagon.

(3) Lorsque les wagons sont retenus en transit pour inspection ou pour classement; arrêtés en transit pour compléter le chargement, ou pour le décharger en partie ou le recharger, lorsque ce privilège d'arrêt en transit est permis dans les tarifs des voituriers.

(4) Un délai de quarante-huit heures (deux journées) d'estarie (sans compter les dimanches et les fêtes légales) sera accordé pour le chargement ou le déchargement de toutes les denrées.

Exceptions.

(1) Une estarie de vingt-quatre heures seulement sera accordée pour le chargement du grain aux gares de Port-Arthur et à celles qui se trouvent à l'ouest de ce point.

(2) Une estarie de cinq jours doit être accordée à Montréal et aux ports où la marée se fait sentir, pour le déchargement du bois de construction et du foin destiné à l'exportation.

(3) Les fabricants, les marchands de bois, les mineurs, les contractants et les autres personnes qui possèdent leur propre force motrice et déplacent des wagons pour elles-mêmes ou pour d'autres, doivent jouir d'une estarie additionnelle nécessaire pour leur permettre de faire passer les wagons sur les voies communes désignées ou de les en faire sortir, cette estarie ne devant pas dépasser vingt-quatre heures.

L'adoption de cette règle entraînerait un changement radical parce que l'estarie accordée pour la livraison sur toute les voies publiques de déchargement se trouverait raccourcie de vingt-quatre heures.

La règle soumise est, de fait, la règle américaine. L'ancienne coutume, outre qu'elle accordait ce délai initial de vingt-quatre heures pour les fins plus haut indiquées, s'appliquait aussi au paiement des charges et aux instructions pour le placement spécial ou pour la livraison.

Les conditions qui existent au Canada ne permettent pas l'adoption de la règle proposée. Tandis que le chemin de fer Pacifique-Canadien peut remplacer des wagons sur des voies de déchargement sans avoir au préalable reçu des instructions spécifiques, parce que ses têtes de lignes sont organisées de manière à permettre cela, le Grand-Tronc ne peut pas le faire.

D'après la règle en vigueur aux Etats-Unis, un wagon, à moins que des instructions de placement n'aient au préalable été données, est placé à un point quelconque de la cour de tête de ligne où le déchargement puisse en être facilement fait. D'après la coutume américaine, lorsque le consignataire désire que le wagon soit placé ailleurs, on prélève des frais de replacement ou de nouvel aiguillage.

Prenez la position du Grand-Tronc par exemple, le fret de cette compagnie, venant de l'ouest est retenu à Mimico, et la notification en est faite au consignataire lorsqu'il est reçu en cet endroit. Le placement à Mimico n'est d'aucune utilité pour le consignataire de Toronto; en toute justice, on ne peut pas le considérer comme étant un placement favorable au déchargement.

A mon avis, le délai de vingt-quatre heures maintenant accordé doit être continué. Il est impossible d'avoir une règle pour le chemin de fer Canadien du Pacifique et une autre règle pour le chemin de fer Grand-Tronc; et, à ce point de vue, les conditions générales empêchent l'adoption au Canada de cette règle telle que soumise.

D'après moi, les wagons ne seront pas dégagés plus rapidement. Le seul résultat sera de permettre aux chemins de fer d'imposer de nouvelles charges au public. D'un autre côté, l'adoption de cette règle ne tendrait qu'à augmenter la congestion qui existe actuellement. Le surplus de temps n'est pas nécessaire pour le paiement des charges.

En conséquence, je serais disposé à adopter l'article (*a*) tel que soumis et le paragraphe (1) en y ajoutant le nouveau paragraphe suivant:—

> (2) Lorsqu'il s'agit de consignataires qui n'ont pas à leur disposition des voies d'évitement privées ou des voies communes de chargement, de donner des instructions pour un placement spécial.

J'approuverais aussi les paragraphes (2) et (3) tels que soumis; mais ils deviendraient maintenant les paragraphes (3) et (4).

Dans le passé, les chemins de fer ont exigé des frais de surestarie lorsque cette période initiale de vingt-quatre heures, accordée pour cette fin spécifique, a été augmentée.

Dans certains cas, les consignataires s'y sont opposés, alléguant que, de fait, la période initiale de vingt-quatre heures leur donnait un délai de soixante-douze heures pour le dégagement du wagon, et qu'aucune différence ne provenait d'un côté ou de l'autre, pourvu que le wagon soit déchargé et libéré dans le délai de soixante-douze heures, lors même que le wagon n'aurait été dédouané et que les instructions de placement n'auraient été données que le deuxième jour au lieu du premier.

Les compagnies ont prétendu, sans doute, qu'un délai de vingt-quatre heures seulement était accordé pour cette fin spécifique.

Sans doute, les frais de surestarie doivent être exigés lorsque le consignataire désire bénéficier de ce privilège. La période de quarante-huit heures était le temps fixé pour le déchargement. A cette période on avait ajouté la période de vingt-quatre heures pour cette fin spécifique, mais seulement pour cette fin spécifique. En conséquence, de fortes raisons demandent que la douane soit dégagée et que les instructions de placement soient données durant les premières vingt-quatre heures. Les wagons viennent à peine d'être reçus et ils se trouvent alors placés à l'endroit le plus favorable.

Lorsque les instructions de placement, comme question de fait, sont retardées jusqu'au jour suivant, bien que le déchargement proprement dit puisse bien ne pas être retardé, la congestion de la tête de ligne ne s'en trouve pas augmentée parce qu'un nouveau lot de wagons nouvellement arrivés a été amené à la tête de ligne au cours de la deuxième période de vingt-quatre heures, demandant ainsi plus d'aiguillage et plus de déplacement, de sorte que les wagons retenus pendant la première période perdent leurs positions avantageuses, du moins au point de vue du placement.

L'objet principal à atteindre est sans doute le dégagement rapide des wagons, et il serait bien malheureux si lorsque des wagons peuvent être plus rapidement dégagés, les consignataires n'ayant pas besoin de la période complète, employaient tout le délai accordé pour faire tout ce travail.

Afin de faire disparaître tout doute à l'avenir, j'ajouterais à titre de nouveau paragraphe, le suivant:—

(5) Lorsque le délai de vingt-quatre heures accordé pour les fins ci-dessus mentionnées est dépassé, les frais de surestarie doivent être exigés.

L'article (b) change l'ancienne pratique. L'ancienne règle ajoutait une nouvelle période de vingt-quatre heures à l'estarie pour le déchargement du charbon, du coke et de la chaux en vrac, et pour le chargement ou le déchargement les descriptions suivantes seulement de bois de construction: les planches, du sapin, des voliges.

La nouvelle règle est sujette à une plus grande contestation. Tandis que les expéditeurs et les consignataires se plaignent généralement du manque de facilité de transport sur les chemins de fer, du manque de wagons et de facilités aux têtes de ligne, les marchands de charbon et de bois en général, s'opposent fortement à ce que l'estarie soit diminuée et ramenée à l'estarie accordée au commerçant ordinaire.

Dans les circonstances, le marchand de charbon pourrait avoir droit à une estarie de:—

1. 24 heures pour la douane.
2. 24 heures pour le placement.
3. 72 heures pour le déchargement.

Les marchands de charbon de Toronto, représentés par M. Harrington, demandent instamment que l'estarie soit maintenue. Les marchands de charbon les plus importants, ayant à leur service des installations mécaniques, ne se sont pas opposés à la règle proposée. On peut remarquer que le gros du trafic de charbon à Toronto est fait par les marchands importants qui ont installé des appareils efficaces et modernes. Les chemins de fer ne font aucune plainte à leur sujet. D'un autre côté la *Standard Fuel Company* a déclaré qu'elle a l'habitude de décharger les wagons entre les garages. On peut aussi remarquer que ces appareils modernes, placés comme ils le sont sur des voies d'évitement privées, n'exigent pas une période de vingt-quatre heures pour le placement, chose qui se fait encore dans le cas des marchands de moindre importance.

Toronto se sert de charbon américain, et une grande partie de ce charbon est transporté dans des wagons américains; et les chemins de fer américains ont déclaré que l'on accordait inutilement une estarie trop longue pour le déchargement des wagons en territoire canadien, et que cette estarie devait être remenée à la même base que celle des Etats-Unis.

Depuis l'audition, une délégation nous est venue de Toronto se plaignant du mauvais effet des règles actuelles concernant l'indemnité de surestarie et elle a demandé que la question soit étudiée par la Commission et qu'on adopte des règles ayant pour effet d'assurer le dégagement rapide des wagons et de décourager l'exploitation sur les lots de wagons à charbon dans les cours de têtes de ligne. Cette délégation s'est déclarée favorable à l'adoption du tarif et du temps mis en vigueur durant la période de congestion l'hiver dernier.

Il n'y a aucun doute qu'un mouvement plus rapide servirait les intérêts du public et surtout les intérêts du public de l'Ontario. Cet intérêt n'existe pas moins dans les

cas les plus isolés des marchands de charbon qui n'ont pas les installations appropriées, et les frais pèseront fortement sur eux.

Les archives des chemins de fer, certes, indiquent clairement un grand nombre de délais aux têtes de ligne par suite de la congestion et du manque d'installations propices; mais la recommandation à l'effet que, par suite de ce fait, les chemins de fer ne devraient pas recevoir une indemnité de surestarie et que le mouvement ne devrait pas être poussé trop rapidement aux dépens des marchands coupables, étant donné la culpabilité de chemins de fer eux-mêmes, s'écarte complètement de la considération prédominante qui est celle des intérêts publics et de l'obtention du maximum d'efficacité dans les facilités de transport.

Pour mieux faire comprendre la nécessité de taux de surestarie plus efficaces les archives des chemins de fer indiquent le cas d'un wagon de charbon arrivant à Toronto le 14 mai. Les consignataires ont sorti le wagon de l'entrepôt le 16 mai et en ont vendu le contenu. Le 18 mai le wagon fut dirigé sur la voie d'évitement privée de l'acheteur. Il y est resté avec le plein chargement jusqu'au 7 juillet où il fut de nouveau vendu après qu'on eut payé $40 pour frais de surestarie. Le 22 juillet le wagon était encore chargé, le deuxième acheteur alléguant qu'il se trouvait dans l'impossibilité de le décharger, étant incapable de trouver la main-d'œuvre nécessaire.

La même société de consignataires reçut un autre wagon qui arriva à Toronto le 12 mai. Le wagon fut libéré de l'entrepôt le 18 mai et vendu. Le même jour il fut placé sur la voie d'évitement de l'acheteur. Tout comme l'autre wagon, il y fut laissé avec son plein chargement jusqu'au 7 juillet, alors qu'il fut vendu et vendu de nouveau. On a de nouveau payé $40 pour frais de surestarie parce que le wagon avait été retenu sur la voie d'évitement de l'acheteur; puis, comme le dernier acheteur possédait une voie d'évitement à Toronto-ouest, le wagon fut dirigé par le Grand-Tronc sur la voie du Canadien du Pacifique pour être placé à Toronto-ouest le 9 juillet.

On ne devra pas penser une seule minute que ces cas représentent ce qui se pratique généralement. La très grande majorité des marchands de charbon de Toronto ont fait leur possible pour faciliter le mouvement du charbon; mais dans les temps que nous traversons on ne doit tolérer aucun système qui permet de se produire des faits comme ceux-là.

J'adopterais le nouvel article (*b*) tel que soumis.

Le paragraphe (1) des "Exceptions" n'est pas du tout du ressort de cette Commission—cette question relève de la Loi des Grains. Cependant, je remplacerais ce paragraphe par le suivant:—

> (1) Dans la partie du Canada, Port-Arthur et les endroits à l'ouest où s'applique la "Loi des Grains du Canada", une estarie de vingt-quatre heures sera accordée pour le déchargement du grain.

Les exceptions numéros (2) et (3) ne font que continuer l'ancienne pratique. Je les adopterais.

La règle 4 telle que soumise à notre approbation se lit comme suit:—

"RÈGLE 4.—CALCUL DU TEMPS.

> (*a*) Pour les wagons retenus pour chargement, le temps sera calculé à partir de 7 heures du matin du premier jour qui suit le placement jusqu'à ce que le chargement soit complet, et que les instructions voulues pour l'envoi aient été données, sauf que pour les wagons placés pour le chargement du grain à Port-Arthur et aux endroits à l'ouest de ce point, l'estarie sera calculée à partir du moment où les wagons sont placés à la disposition de l'expéditeur sur la voie d'évitement.
>
> (*b*) Pour les wagons retenus en attendant qu'on n'en ait plus besoin (voir règle 3-A) le temps sera calculé à partir de sept heures du matin du premier

jour qui suit le jour où l'avis de l'arrivée du wagon a été envoyé ou donné au consignataire.

(*c*) Pour les wagons retenus pour déchargement, le temps sera calculé à partir de 7 heures du matin du jour qui suit le placement sur les voies publiques de livraison, pourvu qu'un avis de l'arrivée du wagon ait été envoyé ou donné au consignataire.

(*d*) Pour les wagons devant être déchargés sur des voies privées de livraison, le temps sera calculé à partir de 7 heures du matin du jour qui suit le placement réel ou le placement par déduction sur ces voies.

(*e*) Pour les wagons devant être chargés ou déchargés sur les voies appartenant à des fabricants, à des marchands de bois, à des mineurs, des contractants ou autres qui possèdent leurs propres force motrice et déplacent des wagons pour leur propre compte ou pour d'autres, le temps sera calculé à partir de sept heures du matin du jour qui suit le placement réel ou le placement par déduction sur les voies d'aiguillage commun jusqu'à ce qu'ils reviennent à ces voies. Les wagons qui sont ramenés chargés ne seront considérés libérés que lorsque les instructions indiquant comment les wagons doivent être facturés et les autres données auront été fournies.

(*f*) Lorsque des wagons vides sont placés pour chargement d'après instructions, et ne sont pas utilisés, les frais de surestarie seront calculés à partir de 7 heures du matin du jour qui suit le placement jusqu'à ce qu'il soit libéré sans estarie.

(*g*) Lorsqu'un wagon vide venant de l'étranger est placé pour chargement par voie d'une route spécifique de façon à protéger le propriétaire du wagon, conformément aux règles du Service des Wagons, et que ce wagon n'est pas chargé, les frais de surestarie seront comptés tant que le wagon ne sera pas chargé, sans estarie.

(*h*) Le temps perdu au désavantage de l'expéditeur ou du consignataire par suite de l'aiguillage des wagons ou pour toute autre cause dont la compagnie du chemin de fer est responsable, doit être ajouté à l'estarie.

(*i*) En faisant le calcul du temps, les dimanches et les fêtes légales ne seront pas compris. Après l'expiration de l'estarie les frais de surestarie seront exigés pour les dimanches et les fêtes légales. L'exemption pour les jours de fête ne comprend pas les demi-congés.

Le paragraphe (*a*) devrait être modifié en biffant les mots "à partir du moment où les wagons sont placés sur les voies d'évitement à la disposition de l'expéditeur"; et en les remplaçant par les mots "aux termes de la Loi des Grains du Canada."

Avec cette modification, j'accepterais cette règle en entier, à l'exception du paragraphe (*i*). Le paragraphe (*i*) change complètement la pratique. D'après l'ancienne pratique, en faisant le calcul du temps de l'estarie, les dimanches et les fêtes légales, sans doute, n'étaient pas comptés. D'après la nouvelle proposition, il en est de même, ils ne sont pas comptés; mais, d'après l'ancienne pratique, les dimanches et les fêtes n'étaient pas comptés dans le calcul du temps sur lequel était exigés les frais de surestarie.

Les wagons ne peuvent pas être déchargés le dimanche ni les fêtes légales. Tenir compte de ces jours dans le calcul des frais de surestarie ne fait qu'ajouter une peine nouvelle pour une offense ordinaire. Rien ne peut justifier cela. Les offenses ordinaires se trouvent absolument couvertes par l'échelle des frais de surestarie, laquelle, je crois, devrait être adoptée. Dans ces circonstances, je modifierais le paragraphe (*i*) de la manière suivante:—

(*i*) En faisant le calcul de l'estarie ou de la surestarie les dimanches et les fêtes légales ne seront pas comptés. L'exemption des fêtes légales ne comprend pas les demi-congés.

La règle (5) telle que soumise à notre approbation se lit comme suit:—

RÈGLE 5.—INTEMPÉRIES.

"Lorsque l'humidité ou l'inclémence de la température, suivant les conditions locales, empêchent le chargement ou le déchargement de se faire durant les heures de travail, ou expose les marchandises à être avariées, l'estarie doit être augmentée de façon à donner l'estarie complète pendant une température favorable. Mais si les wagons ne sont pas chargés ou déchargés au cours de la première période de quarante-huit heures de température favorable, on n'accordera pas d'estarie supplémentaire.

"Cette règle ne libérera pas l'expéditeur ou le consignataire de la responsabilité des frais de surestarie, si d'autres personnes placées dans une situation similaire et dans les mêmes conditions, font le chargement ou le déchargement des wagons.

Le premier paragraphe de cette règle est conforme à la pratique actuelle. Je l'adopterais.

Le deuxième paragraphe qui empêche les expéditeurs ou les consignataires de bénéficier du mauvais état de la température lorsque d'autres consignataires ne veulent pas en bénéficier, est nouveau.

Je ne crois pas qu'on doive permettre l'adoption de ce nouveau paragraphe. Je ne vois pas pourquoi, si un autre expéditeur veut prendre le risque et peut-être avarier ses marchandises, tous les autres expéditeurs soient obligés de faire la même chose. Il s'agirait de savoir dans chaque cas si, de fait, les conditions atmosphériques empêchaient réellement le chargement ou le déchargement de se faire, ou exposaient les marchandises à être avariées.

La règle telle que rédigée ne s'applique pas aux denrées en vrac congelées en transit. Il n'est que juste de dire que l'ancienne règle ne s'appliquait pas plus à ces denrées. Il existe, cependant, de temps en temps de très grandes difficultés relativement aux marchandises de ce genre ainsi congelées. Il est excessivement difficile de décharger de la pierre concassée, du charbon ou des minéraux des wagons à bascule lorsque le contenu est fermement congelé. Je suis d'avis qu'on devrait ajouter le nouveau paragraphe suivant pour faire disparaître cette difficulté:—

(*b*) Lorsque les marchandises en vrac sont congelées en transit ou avant le placement de manière à rendre le déchargement impossible dans le délai fixé pour l'estarie, on devra accorder un délai supplémentaire nécessaire.

La règle 6 telle que soumise à notre approbation se lit comme suit:—

RÈGLE 6.—ENCOMBREMENT.

"Lorsque, par suite de l'action ou de la négligence d'un voiturier quelconque, des wagons partant du même point de départ et destinés au même consignataire au même endroit et s'y dirigeant par la même route sont livrés ou rendus à destination en nombres accumulés, le consignataire doit jouir de la même estarie que celle dont il aurait joui si les wagons lui avaient été livrés ou remis chaque jour en nombre égal au nombre de wagons expédiés chaque jour. Les réclamations écrites doivent être présentées à l'agent du voiturier dans un délai de quinze jours, en même temps qu'un état écrit de tous les wagons compris dans le prétendu groupement ainsi que la date et le point de départ de chaque wagon tel qu'attesté par les lettres de voiture."

Cette règle a donné lieu à une plus ou moins grande discussion. La règle "National" semble avoir obtenu de bons résultats—elle est peut-être un peu plus claire. Les expéditeurs et les consignataires ont demandé l'adoption de la *National Demurrage Rule* en vigueur aux Etats-Unis. La règle "National" se rapportant à cette question se lit comme suit:—

"1. *Wagons pour chargement.*—Lorsque, par suite du délai ou de la négligence du voiturier à remplir les commandes, les wagons se trouvent groupés et placés pour chargement en nombres accumulés excédant le nombre des commandes de chaque jour, l'expéditeur doit jouir de l'estarie accordée pour le chargement dont il aurait joui si les wagons avaient été placés pour chargement selon les instructions."

"2. *Wagons pour déchargement ou nouvelle consignation.*—Lorsque, par suite de l'action ou de la négligence du voiturier, les wagons destinés à un consignataire à un même endroit, sont groupés au point de départ, en transit, ou point de destination, et livrés par le chemin de fer du voiturier en nombres accumulés excédant les envois de chaque jour, le consignataire doit jouir de l'estarie à laquelle il aurait eu droit si les wagons avaient été livrés conformément au nombre quotidien des envois. Les réclamations doivent être présentées à l'agent du voiturier dans un délai de quinze (15) jours."

J'adopterais la *National Demurrage Rule.*

La règle 7 telle que soumise à notre approbation se lit comme suit:—

RÈGLE 7.—PLACEMENT.

(*a*) "Le Placement Réel" est fait lorsque le wagon est placé dans un endroit d'accès facile pour le chargement ou le déchargement.

(*b*) (1) La livraison des wagons sur des voies d'évitement privées ou sur des voies de passage industrielles doit être considérée avoir été faite lorsque ces wagons y ont été placés, ou y auraient été placés sans certaines conditions dont le consignataire est responsable. Lorsque les wagons ne peuvent pas être ainsi placés, l'agent du voiturier doit notifier le consignataire qu'il n'a pas pu livrer les wagons par suite de l'état de la voie d'évitement privée, ou des voies de passage ou par suite d'autres conditions dont le consignataire est responsable. Ce placement sera considéré comme étant le "Placement par déduction."

(2) Lorsqu'un employé autorisé d'un chemin de fer qui fait le service d'aiguillage donne avis que ce chemin de fer est incapable d'accepter des wagons pour les voies d'évitement privées, par suite de conditions dont les expéditeurs et les consignataires sont responsables, dans ce cas toutes les autres compagnies de chemins de fer ayant des wagons pour ces consignataires doivent aussi les avertir, et le taux pour le service des wagons doit être exigé tant que les wagons se trouvant sur ces voies d'évitement n'ont pas été chargés ou déchargés, selon le cas, ou jusqu'à ces voies d'évitement aient été autrement dégagées.

(*c*) Lorsque la livraison ne peut pas être faite sur des voies publiques de livraison spécialement indiquées parce que ces voies sont remplies, ou pour toute autre cause dont le voiturier n'est pas responsable, le voiturier doit envoyer ou donner au consignataire un avis écrit, ou tout autre avis accepté par le voiturier et le consignataire, de son intention de faire la livraison à l'endroit disponible le plus rapproché du consignataire en donnant le nom de l'endroit. Cette livraison doit être faite, à moins que le consignataire n'indique, avant la livraison, un autre endroit disponible qu'il préfère, et dans ce cas la livraison préférée doit être faite.

J'adopterais le paragraphe (*a*) tel que présenté, de même que le paragraphe (*e*) en y ajoutant les mots "par écrit" après le mot consignataire à la quatrième ligne.

M. Walsh, de l'Association des Fabricants Canadiens, s'oppose fortement au sous-paragraphe (2) du paragraphe (*b*) parce qu'il n'est pas suffisamment explicite et n'indique pas assez clairement que la compagnie faisant l'aiguillage est la compagnie qui doit voir à la question de l'indemnité de surestarie qui en relève. Il demande que le paragraphe soit biffé complètement et que le sous-paragraphe suivant soit ajouté au paragraphe (*b*) :—

> Cette règle s'appliquera aux wagons que les consignataires situés sur la voie d'évitement ne peuvent recevoir et que, pour cette raison le chemin de fer de la voie d'évitement ne peut pas recevoir du réseau du voiturier. Le réseau du voiturier avertira le réseau de la voie d'évitement du point d'expédition, des initiales et du numéro du wagon, du contenu et du consignataire, et lorsque le wagon est transféré en transit, les initiales et le numéro du premier wagon. Le réseau de la voie d'évitement notifiera le consignataire et mettra ces wagons en placement par déduction.

J'accepterais la règle soumise par M. Walsh; et, comme résultat, je ferais disparaître complètement le sous-paragraphe (2) du paragraphe (*b*) ne conservant au paragraphe (*b*) qu'un seul sous-paragraphe.

Le paragraphe (*c*) renferme la pratique qui existe actuellement, et il n'y a aucune objection à ce paragraphe.

La règle 8 telle que rédigée se lit comme suit:—

RÈGLE 8.—RESPONSABILITÉ DE LA DOUANE.

> On ne doit pas faire payer au consignataire l'indemnité de surestarie pour des délais dont les fonctionnaires du service douanier sont responsables.

Les consignataires s'opposent à cette règle telle que rédigée. Ils font remarquer que des délais se sont produits à la suite de faits ou d'omissions de la part des inspecteurs de l'Etat autres que les fonctionnaires du service douanier, et que des délais peuvent aussi se produire à la suite d'erreurs dans le manifeste émis par les compagnies de chemins de fer elles-mêmes.

Le dernier cas me semblerait être une erreur des chemins de fer; de sorte que dans ce cas l'indemnité de surestarie ne serait pas perçue. Il n'y a aucune raison, cependant, empêchant cette question d'être rendue plus claire. Je modifierais la règle en la biffant et en la remplaçant par la suivante:—

RÈGLE 8.—DÉLAIS DE DOUANE OU D'INSPECTION.

> On ne doit pas faire payer au consignataire l'indemnité de surestarie pour tout délai dont l'Etat ou les fonctionnaires des chemins de fer peuvent être responsables.

La règle 9 telle que soumise se lit comme suit:—

RÈGLE 9.—DROITS.

Après l'expiration du délai gratuitement alloué, un droit de surestarie de trois dollars ($3) par jour, ou par fraction de jour, sera exigé jusqu'à ce que le wagon soit libéré.

Je ne suis pas du tout en faveur de la proposition du chemin de fer en ce qui concerne les $3 par jour. Il y a des cas, et il y aura toujours des cas où des délais se produisent en dépit de la plus grande diligence. Celui qui s'efforce à faire de son mieux ne devrait pas être indûment puni. J'admets que la plupart des retards des wagons se produisent nécessairement le premier jour après le délai gratuit; mais je suis fermement convaincu que les retards qui ne sont réellement pas nécessaires, dont bon nombre d'exemples ont été cités devant la Commission, sont des retards qui se prolongent bien au delà du premier jour et jusqu'à une semaine après le délai gratuit.

La règle générale maintenant en vigueur aux Etats-Unis est que les premier et second jours sont gratuitement alloués pour le déchargement; pour le troisième, quatrième, cinquième, sixième et septième jours où le wagon est détenu en la possession du consignataire, on exige un droit de $2 par jour; et pour chaque jour subséquent on exige un droit de $5 par jour.

Il résulte de cette règle que pour la première semaine durant laquelle le wagon est détenu pour le déchargement, on exige un droit de $10. La règle proposée par les voituriers canadiens aurait pour résultat le paiement d'un droit de $15.

Je suis respectueusement d'avis que la détention d'un wagon le troisième jour ne devrait pas donner lieu à une pénalité. Naturellement, il faut exiger un droit quelconque; mais à mon sens il n'y a aucun doute qu'un droit plus élevé devrait être exigé pour un retard le sixième jour que pour un retard le troisième. Si je comprends bien, le but n'est pas de punir celui qui désire expédier les affaires aussi promptement que possible, mais de punir celui qui persiste à détenir des wagons au delà de la période de gratuité prescrite, ou à les convertir en entrepôts provisoires.

Durant la guerre, j'adopterais l'échelle suivante:—

1er et 2ième jours, détention gratuite.
Pour le 3ième jour exiger un droit de $1.
Pour le 4ième jour exiger un droit de $2.
Pour le 5ième jour exiger un droit de $3.
Pour le 6ième jour exiger un droit de $4.
Pour les 7ième jour et tous les jours subséquents exiger un droit de $5.

Ce tarif devrait avoir pour effet de libérer les wagons promptement. En vertu de ce tarif, le wagon détenu durant sept jours serait assujetti à un droit de $15, au lieu de $10 d'après le tarif américain, bien que, durant trois jours, ce qui est la période s'appliquant à la plupart des wagons, le tarif ne serait que de $1, au lieu de $2 aux Etats-Unis; et durant quatre jours, de $3 au lieu de $4.

On peut considérer ce tarif comme étant spécialement rigoureux. Il ne devrait jamais être appliqué. Je suis convaincu qu'avec un peu de diligence tous les wagons peuvent être déchargés, sinon dans un délai de trois jours, du moins dans un délai de quatre jours; et si, par suite de quelque circonstance spéciale, les consignataires peuvent se trouver dans une position regrettable, il vaut infiniment mieux que l'individu en souffre que de faire souffrir la collectivité. Il faut que le transport soit activé, et que le charbon soit apporté en ce pays.

La règle 10, telle que soumise à notre approbation, est comme suit:—

RÈGLE 10.—NON-PAIEMENT.

Si l'on refuse de payer les droits de surestarie légitimement dus sur les wagons détenus sur les voies de livraison publiques, livraison sera détenue seulement du wagon ou des wagons pour lesquels ces droits sont dus, soit en les mettant sous scellés, soit en les fermant à clé, soit en les plaçant dans un endroit où ils ne seront pas accessibles.

Si les propriétaires ou usagers de voies privées, ou les propriétaires de voies industrielles mentionnées dans la règle 4, refusent de payer des droits qui sont déjà dus, la livraison des wagons à ces voies de garage ou voies sera suspendue, et la livraison sera faite sur toute voie de camionnage accessible au public jusqu'à ce que ces droits aient été payés.

Cette règle confirme la pratique suivie par le passé. Je l'approuve.

Les questions de surestarie réciproque et moyenne ont été de nouveau abordées. Naturellement, il n'y a aucun doute que le public n'a pu avoir, l'hiver dernier, un service de transport convenable. Bon nombre d'expéditeurs n'ont pu se procurer des wagons, et lorsqu'ils en ont eu, ils n'ont pu les faire mettre en mouvement qu'après des retards très longs et très vexants; et bon nombre de consignataires n'ont pu avoir leurs marchandises, bien qu'elles eussent été expédiées et qu'elles fussent en la possession des voies ferrées. Non seulement il en est résulté de graves inconvénients, mais il n'y a aucun doute que, dans bien des cas il y a eu de grandes pertes. Tout

ce qui peut être fait pour hâter le mouvement du transport devrait être entrepris, et si la surestarie réciproque ou la surestarie moyenne, ou l'une et l'autre peuvent activer le mouvement, elles devraient être adoptées. S'il n'est pas clair que l'adoption de cet arrangement produirait ce résultat; et si, d'un autre côté, leur adoption, surtout durant une période de presse et d'encombrement, ne ferait qu'aggraver une situation déjà très compliquée, il est également évident qu'elles ne devraient pas maintenant être adoptées.

Il est vrai que le public a souffert, tel que démontré, par suite de la congestion des chemins de fer, il est également vrai que les chemins de fer eux-mêmes ont identiquement souffert.

Les retards les plus prolongés et le plus grand nombre de plaintes portées par les expéditeurs se sont produits au cours de l'hiver dernier.

En général, il est clairement admis que les administrateurs de voies ferrées désirent tirer le plus d'argent possible de leurs entreprises. Les plaintes contre les chemins de fer sont généralement basées sur la supposition que les compagnies sont indûment désireuses de faire de l'argent plutôt qu'indûment désireuses d'en perdre; et l'encombrement a causé aux compagnies des pertes semblables sinon plus considérables.

Dans l'Ontario, comme résultat de la congestion en février dernier, le transport des marchandises sur le Pacifique-Canadien a été réellement de 15·58 pour 100 moindre qu'en février 1916, tandis qu'au Grand-Tronc, la diminution a atteint 39·37 pour 100. La diminution a été plus grande dans le district de Québec, celle du Pacifique-Canadien étant de 25·82 pour 100 et celle du Grand-Tronc étant de 48·5 pour 100.

Il faut se rappeler que ces diminutions se sont produites en un temps où d'énormes quantités de marchandises étaient offertes aux deux réseaux. Il est certain que ni l'une ni l'autre de ces compagnies n'a été obligées de les demander; mais, d'un autre côté les deux compagnies les refusaient. L'argent était là à gagner pour elles s'il leur eut été possible de le gagner. Les opérations réelles ont eu pour résultat la perte de gains de transport s'élevant en totalité à de fortes sommes d'argent pour les deux réseaux.

La surestarie réciproque demandée exigerait une amende de $1 par jour pour le retard à placer des wagons aux têtes de ligne, quarante-huit heures étant allouées aux compagnies, après avis, pour placer des wagons sans avoir à payer d'amende. A l'expiration de ce délai, les compagnies seraient passibles de $1 d'amende par jour, ou de toute amende que la Commission pourrait juger à propos d'ajouter pour chaque jour durant lequel le mouvement serait retardé.

Les pertes qu'un pareil plan pourrait causer aux compagnies seraient tout à fait infinitésimales comparativement aux pertes réellement subies. L'encouragement au service qui serait offert par l'imposition d'une amende de surestarie serait réellement faible comparativement à l'intérêt qu'elles auraient déjà à activer le mouvement.

Il est fort possible que les wagons, au lieu d'être promptement signalés, seraient détenus par le chef du parc jusqu'à ce qu'il fut prêt à choisir ses wagons. Après tout, nous sommes tous humains, et le fonctionnaire de chemins de fer, pouvant à son gré donner un rapport favorable pour sa tête de ligne serait à coup sûr fortement tenté de détenir les wagons et les avis de wagons, jusqu'à ce que ceux-ci pussent, sans aucun doute, être placés sans retard. Cela n'accroîtrait pas le mouvement général, mais le retarderait de beaucoup. A mon sens, les chemins de fer devraient envoyer leurs avis le plus tôt possible après la réception des wagons, et les wagons devraient être placés le plus tôt possible sans attendre l'expiration de 24 heures, 48 heures, ou toute autre période.

Toronto était probablement le pire endroit dans le pays, l'hiver dernier en ce qui concerne le marquage des wagons. La Commission a fait des arrangements en vertu desquels un fonctionnaire spécial a été nommé pour tenir compte de tous les ordres et voir à ce que le placement de tous les wagons soit promptement fait.

A l'audience, j'ai fait remarquer cela à M. Harrington, et j'ai dit:—

"De cette manière la détention des wagons à Toronto a été réduite énormément—vous savez cela—beaucoup plus, je crois, qu'elle ne l'aurait été au moyen d'une amende d'un dollar par jour."

M. Harrington a répondu:—

"Sans le moindre doute."

Les commerçants les moins importants sont ceux qui désirent la surestarie réciproque.

En général, les grands expéditeurs sont opposés à la surestarie réciproque, mais demandent avec la meme insistance la surestarie moyenne. En leur nom, il est suggéré que la surestarie réciproque ouvrirait la porte à des abus—que cela fournirait l'occasion de faire des distinctions; et que, dans certains Etats où l'on avait adopté la surestarie réciproque, on a constaté que les rouages en étaient si compliqués que cela n'a pas fonctionné avec succès, et que personne n'a jamais tenté de percevoir les amendes de surestarie réciproque.

M. Mann, qui a aussi comparu pour les marchands en détail de charbon, était d'avis que la surestarie réciproque ne remédierait à rien.

M. Watts, qui comparaissait pour le commerce de grain, a fortement appuyé la surestarie réciproque, mais il est d'avis que le temps n'est pas arrivé de traiter la question. Il est d'opinion que la Commission devrait laisser la question ouverte jusqu'après la guerre, lorsque les conditions seront plus normales. Je crois que M. Watts a raison et que la question devrait être laissée ouverte. La surestarie moyenne ne vient pas en aide au petit marchand, lequel, par contre, s'oppose à la surestarie moyenne, étant d'avis que la surestarie réciproque est le seul remède approprié.

L'attitude prise par M. Watts est à l'effet que la surestarie moyenne, bien qu'elle favorise les gros marchands, serait peu avantageuse à ses clients.

Son attitude peut être considérée comme étant celle de ceux qui représentent les consignataires maniant de faibles quantités.

Ceux qui demandent la surestarie moyenne ont reconnu les difficultés de la situation actuelle. Ils ont cru que ces temps anormaux ne sont peut-être pas les plus favorables à l'introduction de ce projet.

D'après moi, la question de la surestarie moyenne pourrait très bien être différée, tout comme la question de la surestarie réciproque—pour être étudiée après la guerre.

En attendant, la Commission s'efforcera de constater si l'adoption de ces projets a procuré des avantages réels là où ils ont été essayés. D'après les meilleurs renseignements recueillis par la Commission aux audiences antérieures, c'est le contraire qui est arrivé. Il se peut que ces projets fonctionnent bien maintenant. S'il en est ainsi, et si l'on peut arriver à les faire fonctionner dans l'intérêt de l'accélération du mouvement dans des conditions normales, on devrait nécessairement les adopter. *24 Ry. Cas.*

REQUÊTE DES CHAMBRES DE COMMERCE DE MOOSEJAW ET DE ROSETOWN, SASK., DEMANDANT UNE ORDONNANCE ENJOIGNANT AUX COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER CANADIEN-NORD ET PACIFIQUE-CANADIEN D'ÉTABLIR UNE VOIE DE TRANSFERT À ROSETOWN, SASK.

La requête a été plusieurs fois devant la Commission, et le dernier jugement à ce sujet était daté du 6 juillet 1915, alors que la requête a été renvoyée. Il a semblé de plus que dans le temps, il n'y avait pas assez d'affaires pour justifier en aucune manière la Commission d'accéder à cette demande. Une nouvelle requête a été faite l'année suivante, alléguant que les affaires avaient augmenté à tel point qu'une voie de transfert était devenue nécessaire. Il appert que, vers le même temps, on demandait des voies de transfert à Moosejaw et à Forward, Sask.

Jugé, par le commissaire en chef Drayton, dans sa décision du 30 juillet 1917, approuvée par le commissaire McLean, que les renseignements recueillis par la Com-

mission, et les renseignements obtenus lors des audiences de surestarie, exigent qu'une ordonnance soit rendue pour une voie de transfert telle que demandée par les requérants, et que cette voie de transfert soit installée à frais communs par les compagnies de chemin de fer.

PÉTITION DE L'"ALBERTA PACIFIC GRAIN COMPANY, LIMITED", ET AUTRES, *re* LA MARQUE AU PATRON DES POUCES D'ESPACE UTILISABLE DANS LES WAGONS FERMÉS PROPRES AU TRANSPORT DU GRAIN EN VRAC.

Cette affaire a été entendue à une session de la Commission à Calgary. Le requête soumise demandait qu'une décision fut rendue ordonnant le marquage au patron de l'intérieur des wagons fermés employés au transport du grain en vrac le dit marquage devant être fait en pouces à quatre endroits différents dans le wagon. Il a été représenté que, dans le moment, l'*Alberta Pacific Grain Company* avait recours à un moyen provisoire de marquage. La compagnie requérante se sert de bandes de papier, sur lesquelles les pouces sont marqués, qu'elle fixe à l'intérieur des wagons. On a déclaré que cela fonctionnait d'une façon assez satisfaisante. Les objections étaient à l'effet qu'elles n'étaient pas toujours placées perpendiculairement, qu'elles étaient exposées à se déchirer et qu'elles n'étaient pas aussi serviables que pourraient l'être les marques permanentes au patron. Le système des bandes de papier a été trouvé utile aux affaires de la requérante et, par la preuve soumise sous d'autres rapports, la Commission a appris que d'autres se servent aussi de semblables bandes de papier.

Jugé, par le commissaire McLean dans son jugement du 31 juillet 1917, approuvé par le commissaire en chef Drayton, que la Commission a eu l'occasion de constater dans d'autres cas, le tassement qui se produit au cours du transit, l'altération du niveau par suite du mouvement des wagons, etc. Jugé de plus, que la méthode suggérée par M. Frem, à l'appui de la requête, devrait être l'objet d'un essai raisonnable. Jugé de plus, qu'une ordonnance soit rendue recommandant de munir de patrons les wagons fermés employés au transport du grain à Alberta, Sask., et au Manitoba, mais que, vu les conditions actuelles du trafic et les demandes d'équipement, il est impossible de fixer une limite de temps; que les wagons devraient être ainsi munis de temps à autre à mesure qu'ils sont envoyés à l'atelier de réparations, et que tous les wagons neufs affectés à ce genre de transport soient ainsi pourvus lors de leur construction. *24 Can. Ry. Cas.*

JURIDICTION—PONT.—"INTERNATIONAL BRIDGE & TERMINAL COMPANY" *vs* "CANADIAN NORTHERN RAILWAY COMPANY & RUSSELL BROS.

Lorsqu'une compagnie est autorisée par sa charte à construire un pont et à y poser une voie ferrée, mais n'a pas le pouvoir de construire un chemin de fer la Commission n'a pas juridiction pour l'autoriser à construire un embranchement en vertu de l'article 175, 3 Edouard VII, chapitre 58. (Loi des chemins de fer, 1903.)

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint, daté du 1er août 1917. *21 Can. Ry. Cas. 218.*

Re PROTECTION AUX RUES BURWELL, ADELAIDE ET RECTORY, LONDON, ONT., CHEMIN DE FER GRAND-TRONC.

L'ordonnance 25012 du 27 mai 1916 enjoignait au Grand-Tronc d'installer des barrières aux croisements des rues Waterloo et Colborne, dans la ville de London, Ont. Les croisements de rues maintenant soumis à la Commission étaient protégés, lorsque cette ordonnance a été rendue par des gardiens de jour et de nuit, nommés et payés par le Grand-Tronc; ces croisements, en même temps que d'autres, avaient été désignés comme devant être l'objet d'une étude plus approfondie.

De nouvelles investigations ont été faites quant aux rues Adelaide, Rectory et Burwell. Les employés de la Commission rapportent qu'à cause des conditions du trafic et des obstructions du champ visuel une meilleure protection est nécessaire. Les rues Burwell, Adelaide et Rectory sont pavées jusqu'à la voie.

Jugé, par le commissaire McLean, dans son jugement du 1er septembre 1917, approuvé par le commissaire en chef Drayton et par le commissaire Goodeve, que des barrières devraient être installées aux croisements, et manœuvrées de jour et de nuit; les plans détaillés de ces barrières devront être soumis à l'approbation d'un ingénieur de la Commission; ces barrières devront être installées par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc. Jugé en outre que la ville de London et la compagnie de chemin de fer devraient avoir l'occasion de se faire entendre au sujet de la répartition des frais relatifs aux croisements particuliers dont il est question, et qu'après avoir reçu leurs soumissions l'on s'occupera de la répartition du coût.

La question de la répartition des frais ci-dessus réservée a été réglée comme suit à une audience subséquente de la Commission:—

Nulle objection n'ayant été faite au mode de répartition en ce qui concerne les rues Adelaide et Burwell, la répartition du coût dans ces rues a été en conséquence fixée. Il a été établi en outre que la rue Rectory est moins ancienne que le chemin de fer et que le tramway de London passe aussi sur ce croisement. La compagnie du chemin de fer Grand-Tronc a soutenu que 60 pour 100 du coût devrait être imposé à la ville, vu que ladite rue est moins ancienne que la voie ferrée, la ville prétendant que le tramway de London devrait payer au moins 30 pour 100 du coût de la protection de la rue Rectory.

La compagnie des tramways de London a déclaré que lorsqu'elle a obtenu son croisement sur la voie du Grand-Tronc, c'était en vertu d'une ordonnance du comité du Conseil privé sur les chemins de fer en date du 15 novembre 1898, laquelle ordonnance était sujette aux dispositions d'une convention conclue entre les parties le 1er octobre 1898. Conformément à cette convention, la compagnie des tramways a entrepris de payer les salaires des gardiens au croisement de la rue Rectory. Il était convenu que les gardiens feraient fonctionner les signaux au croisement. En vertu de cet arrangement, les gardiens étaient nommés par le Grand-Tronc et payés par la compagnie des tramways de London, et il devait y avoir des gardiens de jour et des gardiens de nuit.

Jugé par le commissaire McLean, dans sa décision du 10 décembre 1917, approuvée par le commissaire en chef Drayton, le commissaire en chef adjoint Scott et le commissaire Goodeve, que l'appareil d'enclenchement devrait être relié à la tour et que les leviers supplémentaires nécessaires, s'il en est, devraient être installés de telle façon que le demi-enclenchement puisse être manœuvré à la tour aussi bien qu'aux barrières; que ceci devrait faire partie du coût de l'installation, mais que, vu qu'il n'y avait pas d'objection au demi-enclenchement existant, l'on ne devrait pas demander à la compagnie des tramways de participer à ce coût additionnel; que le coût de l'installation devrait être partagé; 20 pour 100 devant être payés à même le fonds des croisements à pente, 20 pour 100 par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et 60 pour 100 par la ville. Jugé de plus que la compagnie des tramways devrait continuer de payer le coût des gardiens de jour et de nuit qui doivent être nommés tel que maintenant, le reste du coût de l'entretien devant être à la charge de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc. Jugé de plus que la compagnie des tramways doit continuer de pourvoir aux autres frais d'entretien, tel que décrété par l'Ordonnance du comité des chemins de fer du Conseil privé, daté du 15 novembre 1898.

"CANADA CHEESE BOX COMPANY" *vs* "CANADA FREIGHT ASSOCIATION".

Les boîtes à fromage en carton-fibre, attribuées dans le classement à la 5e classe, avec poids minimum de 20,000 livres par lots de charges de wagons, ont droit au même classement que les boîtes à fromage en bois, avec le même poids minimum,

soit par un changement dans la classification ou par un taux de denrée d'une application générale.

Les faits sont exposés au long dans le jugement de M. le Commissaire McLean, approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott et M. le Commissaire Goodeve, le 1er septembre 1917. *22 Can. Ry. Cas., 347.*

Re SITUATION DE LA GARE À FALLOWFIELD, ONT., CHEMIN DE FER "CANADIAN NORTHERN".

La situation actuelle de la gare à Fallowfield a été approuvée par ordonnance de la Commission datée du 14 mars 1912, et la requête actuelle demande que la gare soit transportée à un mille à l'est.

Il ressort de la preuve que la situation proposée a une pente de 1·4 pour 100 à l'encontre du transport à destination de l'est; que de plus, l'emplacement se trouverait dans un pli de terrain avec une courbe aveuglée à une courte distance à l'ouest. Il ressort aussi de la preuve que dans le district en question, les stations sont très rapprochées comparativement à l'intervalle-type qu'il doit y avoir entre elles.

Jugé par le Commissaire Goodeve, dans sa décision du 7 septembre 1917, approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott et le Commissaire McLean, que, dans les circonstances, la Commission ne serait pas justifiable de rendre l'ordonnance demandée.

PLAINTE DE H. E. DUNPHY, D'EXCEL, ALBERTA, *re* FRAIS DE SURESTARIE SUR ORGE EXPÉDIÉE DE LANFINE, ALBERTA, À WINNIPEG, MAN., CHEMIN DE FER "CANADIAN NORTHERN".

Une plainte a été portée devant la Commission au sujet de frais de surestarie imposés sur un wagon d'orge transportée de Lanfine, Alberta, à Winnipeg, Man., le requérant déclarant qu'un certain nombre de wagons avaient été laissés à Lanfine en janvier 1916; qu'ils sont restés là pendant un certain temps; qu'il n'a pris aucune mesure pour en avoir un avant le 25 janvier, alors qu'il a mis de l'orge dans l'un des wagons et qu'il a eu des voitures occupées au chargement durant ce jour et le jour suivant, et que, dans le cours de l'après-midi du 26 janvier le wagon était chargé.

Vu les déclarations contradictoires, l'un des inspecteurs de la Commission a reçu l'ordre de faire une enquête, ce qui a été fait et un rapport a été produit.

Jugé, par le Commissaire McLean dans sa décision du 11 septembre 1917, approuvée par le Commissaire en chef Drayton, qu'en l'absence de renseignements précis pour contredire les archives en ce qui concerne le maniement du wagon en question, il n'y a pas de preuve justifiant une décision à l'effet que les droits de surestarie ont été indûment exigés.

Re DEMANDE DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER TORONTO, HAMILTON ET BUFFALO EN VERTU DE L'ARTICLE 178 DE LA LOI DES CHEMINS DE FER.

Il s'agissait d'une requête de la compagnie de chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, en vertu des dispositions de l'article 178 de la Loi des Chemins de fer, demandant l'autorisation de prendre certains terrains appartenant à la succession de feu le sénateur McCallum et à la succession de feu Thomas C. Street, dans le township de Sherbrooke, comté de Haldimand et province d'Ontario.

Il ressort de la preuve que la compagnie de chemin de fer était déjà propriétaire d'une grande étendue de terres située entre sa voie ferrée et la rivière Grand au sud de la propriété en question, et les propriétaires de terrains prétendaient que cette propriété devrait être utilisée dans le but d'y établir les installations requises, au lieu de la propriété que le chemin de fer demande maintenant la permission d'acquérir.

Jugé par le commissaire en chef adjoint Scott, dans sa décision du 14 septembre 1917, approuvée par le commissaire Goodeve, que le terrain demandé offre l'emplacement le plus convenable pour les fins auxquelles le chemin de fer désire l'employer, et qu'il est de l'intérêt public que la compagnie soit autorisée à acquérir ce terrain pour les fins en question.

PLAINTE DES "DOMINION CANNERS, LIMITED" *re* TARIFS DU GRAND-TRONC ET DU PACIFIQUE-CANADIEN CONTENANT DES TAUX DE TRANSPORT DE DENRÉES SUR LES MARCHANDISES EN BOÎTES DE CONSERVES.

Une plainte a été produite par les *Dominion Canners, Limited,* contre les tarifs produits par les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien éliminant l'item préalablement en vigueur, en vertu duquel les taux Trenton de cinquième classe étaient attribués aux marchandises de conserves à partir d'endroits sur le chemin de fer Central Ontario jusqu'à des endroits dans Ontario à l'ouest de Whitby, Peterboro et Ottawa. L'effet de l'annulation de l'item en question a été qu'au lieu de s'appliquer sur la base de Trenton, les taux de cinquième classe s'appliquent à partir de points situés sur la division du chemin de fer Central-Ontario jusqu'à des points situés dans le territoire sus-mentionné.

A l'audience devant la Commission, il a été constaté qu'une quantité considérable de correspondance a été échangée entre les parties, et la volumineuse correspondance entre les chemins de fer a été produite et dûment étudiée. L'attitude du Grand-Tronc, telle qu'établie par cette correspondance, a été, en général, qu'on ne devrait traiter cette question qu'en vue de la question générale des taux de classes-réunies. Le *Canadian Northern* s'était efforcé d'obtenir une entente quant aux taux particuliers impliqués dans la présente requête. Le *Canadian Northern* avait prévenu le Grand-Tronc qu'il était prêt à établir de nouveaux taux sur les produits en conserves à l'ouest de Toronto sur la base complète de cinquième classe telle que soumise, livrant les produits au Grand-Tronc à Toronto. En réponse, le Grand-Tronc s'opposait, tant au traitement distinct des taux particuliers impliqués qu'à la route de trafic *via* Toronto, jusqu'à ce que l'on eut conclu un arrangement définitif.

Jugé par le commissaire McLean, dans sa décision du 17 septembre 1917, approuvée par le commissaire en chef Drayton, le commissaire en chef adjoint Scott et le commissaire Goodeve, que, tout bien considéré, il convient de s'occuper de la présente requête et de rendre jugement maintenant sur les faits tels que présentement constatés. Jugé, sans établir un précédent au sujet des tarifs généraux qui doivent encore être étudiés, que les taux soumis par le chemin de fer *Canadian Northern* étaient raisonnables. Jugé de plus que les répartitions de pourcentages étaient aussi raisonnables, mais qu'elles pourraient être discutées si l'une ou l'autre des compagnies désiraient les modifier, mais que si elles désiraient user de ce droit, elles devraient le faire dans un délai de trois semaines à compter de la date du jugement, et qu'en attendant l'on devrait produire un tarif conforme à ce qui a été soumis lequel entrera en vigueur dans un délai de trente jours. Jugé de plus que la mesure recommandée devra être sans préjudice du droit qu'ont les compagnies de chemin de fer de demander que les taux recommandés soient placés sur la base des classes-réunies tel que finalement déterminé, et aussi sans préjudice de toute autre prétention qui pourrait être faite à ce sujet à l'effet que le volume concerné, ou tout autre facteur important, justifie un traitement spécial sur la base du transport des denrées.

"PREMIER COAL COMPANY" *vs* "CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION".

La Commission a désavoué un péage de $2 pour aiguillage et mouvements de marquage, sur les rameaux de plus de 1,000 pieds de longueur, des wagons chargés de charbon, sans exprimer aucune opinion sur la question générale de la fixation d'une limite pour le service gratuit d'aiguillage.

Les faits sont exposés au long dans le jugement de M. le commissaire Goodeve, approuvé par le commissaire en chef, le 26 septembre 1917. *22 Can. Ry. Cas., 123.*

Re SITUATION DE LA GARE SUR LE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN À LAC-LA-VASE OU BOLINGBROKE, ONT.

Il ressort de la preuve que les habitants du township de Sherbrooke-sud ont demandé une station quelque part entre Christie-Lake et Crow-Lake, sur la ligne de la

compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, et que deux emplacements ont été suggérés, l'un à Lac-la-Vase et l'autre à Bolingbroke. La compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien soutenait qu'il n'y avait nul besoin d'une gare entre Christie-Lake et Crow-Lake, mais que, s'il fallait en établir une quelque part entre ces deux points, Bolingbroke était le meilleur endroit pour cette gare.

Jugé par le commissaire en chef adjoint Scott, dans sa décision du 29 septembre 1917, approuvée par le commissaire Goodeve, qu'une halte devrait être établie quelque part entre Christie-Lake et Crow-Lake, et que Lac-la-Vase est le meilleur endroit pour cette halte. Jugé de plus que l'ordonnance de la Commission datée du 5 mai 1917 devrait rester en vigueur, que la compagnie de chemin de fer devrait s'y conformer sans plus de retard et que les trains appropriés de la compagnie devraient s'arrêter sur signaux faits à la halte.

O'BRIEN BROTHERS *vs* LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

La simple acquisition de terrains des deux côtés de l'emplacement de la voie d'un chemin de fer ne donne pas *per se* le droit à un croisement de ferme. Le propriétaire primitif ayant perdu son droit en cédant les terrains d'un côté à une autre personne, un propriétaire subséquent qui achète les terrains, des deux côtés, de divers vendeurs n'acquiert pas par là le droit à un croisement de ferme pour les relier. Cependant la Commission a juridiction, en vertu de l'article 253, pour ordonner un croisement, juridiction qu'elle exercera en temps opportun et à des conditions convenables.

Voir Grand Trunk Ry. Co. vs. *Therrien, 30 S.C.R. 485; Midland Ry. Co.* vs. *Gribble, (1895), 2 ch. 129, 827.*

Les faits sont énoncés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint en date du 29 septembre 1917. *21 Can. Ry. Cas. 197.*

DOMINION MILLERS' ASSOCIATION *vs* CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION.

C'est faire une distinction injuste que d'exiger un péage plus élevé de mouture en transit sur la même denrée transportée de diverses localités par des routes diverses dans des circonstances et des conditions semblables jusqu'à un marché rival.

Ontario and Manitoba Flour Mills vs. la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. 16 Can. Ry. Cas. 430, à la page 431 déjà citée.

Les faits sont exposés au long dans le jugement de M. le commissaire McLean, approuvé par le commissaire en chef adjoint et par M. le commissaire Goodeve, le 3 octobre 1917. *22 Can. Ry. Cas. 125.*

JURIDICTION—PÉAGES.—"SOUTHERN ALBERTA HAY GROWERS" *vs* LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

(*Affaire de graine de mil.*)

La juridiction de la Commission est limitée de façon qu'elle doit se borner à traiter la question de savoir si les péages sont raisonnables, et elle n'a pas pour fonction de faire des expériences en fixant des péages en vue du développement de l'industrie.

British Columbia News Co. vs. Express Freight Traffic Association, 13 Can. Ry. Cas. 176, à la page 178, suivie.

Les faits sont énoncés au long dans le jugement de M. le commissaire McLean daté du 5 octobre 1917. *21 Can. Ry. Cas. 226.*

VILLE DE HAMILTON *VS.* COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC.

(*Cas de Burlington-Beach.*)

Des lignes électriques ont été établies parallèlement aux lignes à vapeur de l'intimée, et ces lignes électriques ont pris virtuellement tout le trafic. En ordonnant à

l'intimée d'augmenter son service on assurerait peut-être un meilleur service de la part de la ligne électrique. Une telle ordonnance ne serait pas justifiable dans l'intérêt public, au cas où cela ne pourrait pas être fait sans causer à l'intimée une dépense déraisonnable et une perte continue. Il faut démontrer qu'il y a eu violation spécifique d'une convention pour que la Commission ait juridiction en vertu de 8 et 9 Edouard VII, chapitre 32, article 1.

Les faits sont énoncés au long dans le jugement de M. le commissaire Goodeve, daté du 13 octobre 1917. *21 Can. Ry. Cas. 211.*

Re REQUÊTE POUR CONSTRUIRE UN RAMEAU DANS LA VILLE DE COBOURG JUSQU'AUX PROPRIÉTÉS DE LA COMPAGNIE THOMPSON-MACDONALD AFIN DE RELIER CES PROPRIÉTÉS À LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC.

Il s'agit d'une requête pour la construction d'une voie industrielle jusqu'aux propriétés de la compagnie Thompson-Macdonald, dans la ville de Cobourg, Ont., et pour établir, au cours de cette construction, un croisement sur la rue Division, dans ladite ville.

Il a été constaté que le sous-ingénieur en chef de la Commission avait approuvé le plan et qu'une ordonnance de consentement avait été rendue le 20 juin 1917; que plus tard la ville de Cobourg s'est opposée à l'ordonnance. Il a été constaté de plus qu'une convention privée a été conclue entre la compagnie Thompson-Macdonald et la municipalité, et que l'on demande maintenant à la Commission d'incorporer cette convention dans son ordonnance.

Jugé par le commissaire Goodeve, dans sa décision du 17 octobre 1917, approuvée par le commissaire en chef, que les conditions telles qu'énoncées dans le jugement rendu par le commissaire en chef de la Commission lors de la requête faite par B. Shragge, de Winnipeg, Man., demandant une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire un rameau croisant l'avenue Sutherland, pour desservir l'entrepôt du requérant, dans la ville de Winnipeg, lesquelles conditions ont été subséquemment adoptées par la Commission comme devant servir de type en ce qui concerne les voies industrielles, suppléent à toutes les exigences du cas actuel, et que l'ordonnance de la Commission datée du 20 juin 1917 soit modifiée en conséquence. *24 Can. Ry. Cas. 61.*

CHAMBRE DE COMMERCE DE NEW-WESTMINSTER *vs* COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER GRAND-NORD.

Lorsque les frais d'exploitation entre deux points sont beaucoup plus élevés que les recettes la Commission limitera le service des trains à un mouvement de trafic de pas plus d'une fois par semaine.

Les faits sont énoncés au long dans le jugement de M. le commissaire McLean, du 30 octobre 1917, approuvé par le commissaire en chef. *23 Can. Ry. Cas. 58.*

JURIDICTION—TÉLÉPHONES—BUREAU CENTRAL DE LANCASTER-NORD *vs* COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE BELL.

2 et 3 Edouard VII, chapitre 41, article 2, limite la juridiction de la Commission à ordonner l'installation d'un service téléphonique, mais ne donne à la Commission nul pouvoir relativement aux installations, comme ceux qu'elle a dans le cas des compagnies de chemins de fer.

Tinkess vs Bell Telephone Co., 20 Can. Ry. Cas. 249, à la page 53 suivie.

Les faits sont énoncés au long dans le jugement de M. le commissaire McLean, daté du 2 novembre 1917. *21 Can. Ry. Cas. 220.*

VILLE D'OAKVILLE *vs* COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER GRAND-TRONC ET PACIFIQUE-CANADIEN.

En vertu d'une convention entre les compagnies de chemin de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, datée du 13 mai 1896, confirmée par le statut, 59 Victoria, chapitre

6 (C), le Pacifique-Canadien obtenait un bail lui permettant l'usage en commun, pendant une période de 50 ans, de la ligne du Grand-Tronc entre Hamilton Junction et la ville de Toronto, connue sous le nom de "Section Commune".

Par la 16ième clause de la convention le Pacifique-Canadien s'engageait à faire du transport à parcours total de voyageurs et de marchandises sur la section commune, mais non du transport local entre Hamilton ou Toronto et une station intermédiaire sur la section commune.

Oakville, située sur la section commune, est une ville ayant une population de plus de 3,000 habitants, à environ 21 milles à l'ouest de Toronto. Bon nombre de ses habitants ont leurs bureaux ou lieux d'affaires à Toronto.

Durant nombre d'années, la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc a donné un service suburbain assez satisfaisant entre Oakville et Toronto, jusqu'à janvier 1917, alors que le train partant de Toronto à 11·45 p.m. a été supprimé pour économiser le combustible, et la compagnie du Pacifique-Canadien a volontairement consenti à faire arrêter son train partant de Toronto à 7.15 p.m. pour Buffalo. En juin 1917, le Grand-Tronc a rétabli son train de 11.45 p.m., et l'a supprimé de nouveau en septembre 1917. Le Pacifique-Canadien n'y consentant pas, la Commission lui a ordonné de faire arrêter à Oakville son train partant de Toronto à 7.15 p.m.

Le commissaire en chef adjoint: La loi confirmatoire n'est pas une loi spéciale selon l'intention de l'article 3 de la Loi des chemins de fer, mais elle ne fait que valider une convention privée entre deux compagnies de chemin de fer, et elle n'ordonne rien qui affecte le public en général.

M. le Commissaire McLean: La loi confirmatoire est une loi spéciale selon l'intention de l'article 3 de la Loi des chemins de fer, mais il n'y a pas entre les dispositions de la loi spéciale et la Loi des chemins de fer une incompatibilité telle que cela puisse annuler la juridiction de la Commission dans les questions de service des trains.

Grand Trunk and Canadian Pacific Ry. Cas. v. *City of Toronto (Viaduct Case), 11 Can. Ry. Cas. 38, at p. 39; Municipality of La Salle* v. *Canadian Pacific and New York Central Ry Cas. 20; Can. Ry. Cas 190* aux pp. 192, 193, suivies.

Les faits sont énoncés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint, du 6 novembre 1918. *22 Can. Ry. Cas. 433.*

REQUÊTE EN VERTU DE L'ARTICLE 284 DE LA LOI DES CHEMINS DE FER DEMANDANT UNE ORDONNANCE ENJOIGNANT À LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN DE FOURNIR DES WAGONS CONVENABLES POUR LE TRANSPORT DES POMMES DE TERRE.

Une plainte a été portée devant la Commission relativement aux défectuosités alléguées du type de wagons chauffés employés au transport des pommes de terre du Nouveau-Brunswick à des endroits dans Ontario et dans Québec. Bien que l'on ait déclaré dans la requête que le seul wagon convenable pour le transport des pommes de terre durant la saison d'hiver est le wagon chauffé Eastman, la question, telle que débattue à l'audience, a tourné sur les moyens d'amélioration que l'on pourrait apporter aux wagons de la série 79,000 dont on se sert pour le trafic. On se sert du wagon Eastman pour expédier les produits du Nouveau-Brunswick aux Etats-Unis, et aussi divers points aux Etats-Unis, mais il n'est pas disponible pour le transport qui se fait entièrement au Canada. Les points initiaux d'expédition aux Etats-Unis dont on a spécialement parlé comme se servant du wagon Eastman sont des endroits dans le Maine adjacents aux endroits du Nouveau-Brunswick où l'on récolte beaucoup de pommes de terre.

La Commission du Commerce entre Etats, dans l'affaire *Boston Potato Receivers Association* vs *Bangor and Aroostook Rd. Co., et al. 25 I.C.C., 189,* donne une description relative au mouvement du comté d'Aroostook, Maine. De la même affaire, il ressort que le wagon chauffé Eastman exige pour le service des prix variant de $14 à $25 par wagon.

Il a de plus été démontré que les pommes de terre expédiées du Nouveau-Brunswick à d'autres endroits du Canada sont transportées dans des wagons doublés de la

série 79,000 des wagons du Pacifique-Canadien. Il a aussi été démontré que, dans divers cas, des wagons fermés ont été doublés par les expéditeurs à leurs propres frais; et, comme le chemin de fer ne garantit pas le retour des wagons ainsi doublés, les expéditeurs ont été assujettis à de fortes dépenses; que le doublage est fait par les expéditeurs lorsque les wagons fermés revêtus d'une doublure ne sont pas immédiatement disponibles. Il a aussi été démontré que les expéditeurs fournissent des poêles et du combustible pour le chauffage et qu'ils envoient des hommes pour avoir soin des wagons. Il a été déclaré de plus que les wagons doublés n'ont pas donné satisfaction et que l'on a subi des pertes et des dommages qui n'ont pas été payés par la compagnie du chemin de fer. Il a été démontré de plus que la principale question à considérer était les dommages causées par le gel.

Jugé par le commissaire McLean, dans sa décision du 6 novembre 1917, approuvée par le commissaire en chef adjoint Scott, que l'équipement des wagons est une affaire qui se rapporte aux conditions de l'exploitation et à l'efficacité du service, et que la question ayant été étudiée avec soin par les fonctionnaires de la Commission, cette dernière ne serait pas justifiable de rendre une ordonnance expérimentale telle que celle qui est demandée, vu qu'il n'y a aucune assurance qu'il en résulterait réellement une amélioration. Jugé, de plus, que ceci est sans préjudice de toute requête qui pourrait être faite au cas où les améliorations effectuées ne répondraient pas aux besoins de la situation, et que la Commission contrôlera de temps à autre l'efficacité de l'équipement alloué pour ce trafic. *24 Can. Ry. Cas. 46.*

Re REQUÊTE DU DISTRICT D'AMÉLIORATIONS LOCALES N° 190, OKOTOKS, ALBERTA, DEMANDANT UN CROISEMENT SUR L'EMBRANCHEMENT MACLEOD DU CHEMIN DE FER CALGARY ET EDMONTON À ALDERSYDE, ALBERTA.

Après avoir entendu les parties à une séance tenue à Calgary, les commissaires ont fait une inspection personnelle du croisement demandé par la municipalité. La compagnie de chemin de fer suggérait la déviation de la grande route vers le sud parallèlement à la voie de la compagnie, et il a paru que cet arrangement éliminerait le croisement de deux voies d'évitement, mais qu'il y aurait encore deux lignes-mères à traverser.

Jugé par le commissaire en chef adjoint Scott, dans sa décision du 12 novembre 1917, approuvée par le commissaire McLean, que la demande devrait être accordée, et le croisement soit établi sur la ligne de la grande route.

NEWMAN *vs* LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER EDMONTON, DUNVEGAN ET COLOMBIE-BRITANNIQUE.

On n'accordera pas de péages moins élevés ou péages communs à un marchand détailleur à un endroit éloigné (tel que Winnipeg) cherchant à faire des affaires par colis postaux (en quantités moindres qu'une charge de wagon) à travers un point de distribution bien établi (tel qu'Edmonton, à 848 milles de Winnipeg) dans une région qui lui est tributaire (la région de la rivière la Paix), ce qui donnerait à l'expéditeur un péage moins élevé que le péage local au point de distribution (Edmonton).

Re Western Tolls (Western Tolls Case). 1G Can. Ry. Cas. 123, à la page 156; *re Edmonton, Dunvegan & British Columbia Ry. Co. (Mountain Scale Tolls Case), 22 Can. Ry. Cas. 1,* déjà mentionnés.

Les faits sont énoncés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint approuvé par le commissaire McLean, le 15 novembre 1917. *22 Can. Ry. Cas. 399.*

Re PASSAGE INFÉRIEUR DE VIRDEN SOUS LE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

La Commission, par une ordonnance datée du 29 novembre 1916, a enjoint à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire un passage inférieur pour piétons sous la voie dans la ville de Virden, Man. L'ordonnance statuait de plus

que si un agrandissement du passage inférieur devenait nécessaire à l'avenir, le coût de cet agrandissement serait partagé également entre les parties.

Avant de commencer la construction du passage inférieur, la compagnie du chemin de fer, afin d'assurer le paiement de la moitié du coût par la municipalité, a demandé qu'une certaine somme d'argent fut déposée à la banque au crédit de la Commission, comme garantie. Bien que la compagnie du chemin de fer eut d'abord demandé une somme plus considérable, il a été subséquemment convenu que la ville devait déposer la somme de $5,000 comme garantie de sa contribution au passage inférieur.

La compagnie du chemin de fer a prétendu que le coût total du passage inférieur dépasserait $10,000 et a demandé l'augmentation de la somme donnée en garantie. Il a été démontré de plus que le travail était en voie d'exécution mais que le passage inférieur n'était pas encore achevé.

Jugé par le commissaire en chef adjoint Scott, dans sa décision du 16 novembre 1917, approuvée par le commissaire McLean, que la ville de Virden, devrait payer immédiatement à la compagnie du chemin de fer la somme de $5,241.22, ce qui est la moitié du montant dépensé pour l'entreprise.

REQUÊTE DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER TORONTO, HAMILTON ET BUFFALO DEMANDANT DE DÉTOURNER ET FERMER PERMANEMMENT CERTAINES RUES DANS LA CORPORATION MUNICIPALE DU TOWNSHIP DE WELLAND ET DANS LE TOWNSHIP DE BERTIE, ONT.

Il a été démontré à l'audience que nulle objection n'était faite à la requête, et qu'il n'y avait aucun doute quant à la nécessité, dans l'intérêt du public, des installations ferroviaires que la requête rendait possible. Il a été démontré de plus que cette diversion faciliterait le transport sur la grande route, vu que l'on éviterait ainsi le croisement en biais de la ligne-mère des compagnies Michigan-Central et Grand-Tronc par le chemin Bowen, la circulation étant détournée vers le passage inférieur du chemin Thompson. La fermeture de parties des rues Thompson et Phipp donnant à ces grandes routes accès au passage inférieur sur un terrain élevé d'où l'on peut avoir une vue convenable, au lieu d'y arriver par un remblai, offrirait encore une facilité de plus à ceux qui se servent de la grande route. Il a été démontré de plus que les parties ne s'accordaient pas sur les conditions dans lesquelles le travail devait être fait.

Jugé par le commissaire en chef Drayton, dans sa décision du 29 novembre 1917, approuvée par le commissaire en chef adjoint Scott, et les commissaires McLean et Boyce, que les travaux en question devraient être autorisés et qu'une ordonnance devrait être rendue telle que demandée, sauf que nulle ordonnance ne peut être rendue sur la requête de la compagnie demandant l'autorisation d'exproprier certains biens, aucune preuve convenable n'ayant été établie à cet égard.

Juge, de plus, qu'il n'y a pas de raison pour que la question de la répartition du coût ne soit pas considérée après que les travaux auront été faits et que leurs résultats auront été rendus apparents.

Re REQUÊTE DE LA VILLE DE WALKERVILLE DEMANDANT DE POURVOIR À LA PROTECTION AU CROISEMENT DES VOIES DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER GRAND-TRONC ET PÈRE MARQUETTE SUR LE CHEMIN DEVONSHIRE.

Il ressort de la preuve que le chemin Devonshire était une vieille route importante conduisant au quai utilisé par le bateau passeur entre Walkerville et Détroit; que le chemin Devonshire est moins ancien que la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc mais plus ancien que le chemin de fer Père Marquette; que le croisement du Grand-Tronc était protégé par des barrières manœuvrées jour et nuit.

Jugé par le commissaire en chef adjoint Scott, dans sa décision du 29 novembre 1917, approuvée par les commissaires McLean et Boyce, que les barrières devraient être manœuvrées du haut d'une tour d'où l'on pourrait avoir une meilleure vue des

trains, et que la voie du Père Marquette devrait aussi être protégée par des barrières qui pourraient être manœuvrées du haut de la même tour par le même homme qui manœuvrerait les barrières du Grand-Tronc, et que le coût devrait être réparti entre les parties intéressées. *24 Can. Ry. Cas.*

Re PROTECTION AU CROISEMENT DE CHEMIN WALKER ET DES CHEMINS DE FER GRAND-TRONC ET PÈRE MARQUETTE, DANS LA VILLE DE WALKERVILLE, ONT.

Il ressort de la preuve qu'il n'y a pas actuellement de protection au croisement du chemin Walker, dans la ville de Walkerville, sur les voies des chemins de fer Grand-Tronc, dans la ville de Walkerville, sur les voies des chemins de fer Grand-Tronc et Père Marquette, autre qu'une sonnerie électrique mise en mouvement par un bouton et non électriquement reliée à la voie ferrée.

Jugé par le commissaire en chef adjoint Scott, dans sa décision du 30 novembre 1917, approuvée par les commissaires McLean et Boyce, que la protection offerte est insuffisante, que le croisement est dangereux, et la Commission ordonne que le croisement soit protégé par des barrières manœuvrées jour et nuit du haut d'une tour, le coût devant être réparti dans la proportion énoncée dans le jugement. *24 Can. Ry. Cas.*

VILLE DE MONTRÉAL *vs* COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC.

Dans la répartition du coût de la protection aux croisements des grandes routes par les voies ferrées qui existent depuis un grand nombre d'années, le volume du transport sur les grandes routes et les voies ferrées, respectivement, qui a rendu le croisement dangereux, est un élément auquel on devrait attacher plus d'importance qu'à la simple question de priorité.

Les faits sont énoncés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint approuvé par le sous-commissaire en chef et par M. le commissaire Goodeve, le 1er décembre 1917. *22 Can. Ry. Cas. 444.*

JURIDICTION—VOIE FERRÉE SUR GRANDE ROUTE.—VILLE DE MONTRÉAL *vs* COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

(*Affaire du rameau de la Longue-Pointe.*)

En renvoyant la requête de la part d'une compagnie de chemin de fer demandant de construire un rameau sur une grande route, la Commission n'a pas juridiction pour imposer des conditions à la municipalité intéressée quant à l'usage qu'elle devrait faire de la route en question. La juridiction de la Commission est limitée à l'autorisation de la construction et de l'entretien de la voie ferrée sur la grande route.

Les faits sont énoncés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint, daté du 4 décemmbre 1917. *21 Can. Ry. Cas. 224.*

VILLE DE PAS *vs* COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE "GREAT NORTHWESTERN".

La Commission a reconnu que, bien qu'en général les péages de télégraphe doivent être considérés au point de vue d'un plan général, cependant lorsque les affaires en sont encore à leur période de développement, l'on devrait prendre en considération l'isolement de la ligne télégraphique et les faits particuliers de la région particulière.

In re Telegraph Tolls, 20 Can. Ry. Cas. 1, aux pp. 18, 21, 31, 58, 59, suivies.

Les faits sont énoncés au long dans le jugement de M. le Commissaire McLean, approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott et M. le commissaire Goodeve, le 4 décembre 1917. *22 Can, Ry. Cas. 402.*

Re REQUÊTE DE LA VILLE DE MONTRÉAL-EST DEMANDANT À CONSTRUIRE DES GRANDES ROUTES À TRAVERS LA LIGNE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN À L'AVENUE CHAMPÊTRE, À L'AVENUE GAMBLE ET À L'AVENUE GEORGE V.

Jugé par le Commissaire en chef adjoint Scott, dans sa décision du 5 décembre 1917, approuvée par le sous-commissaire en chef Nantel, et le commissaire Goodeve, après avoir visité l'emplacement des divers croisements demandés, qu'il n'y a aucune nécessité d'ouvrir l'avenue George V, à travers la voie ferrée; que l'avenue Gamble devrait être ouverte, et qu'au lieu d'ouvrir l'avenue Champêtre, l'on devrait ouvrir à travers la voie ferrée la rue suivante, connue sous le nom de Boulevard Montréal-Est, et que tous les travaux relatifs aux croisements autorisés devraient être faits aux frais de la municipalité.

Re WAGONS-GLACIÈRES POUR LE TRANSPORT DU LAIT LORSQU'ON SE SERT D'UN WAGON SPÉCIAL À LAIT POUR CETTE FIN.

Le *Baby Welfare Committee* de l'*University Settlement* de Montréal a fait remarquer à la Commission que les wagons employés au transport du lait en été ne sont pas munis de glace ni d'aucun appareil réfrigérant, et que, conséquemment, le lait, lorsqu'il arrive à la ville de Montréal, est surchauffé et endommagé pour la consommation publique.

Il ressort de la preuve qu'un grand nombre des trains qui vont à Montréal transportent du lait, et il arrive parfois que le lait met plus de quatre heures à se rendre à la ville; que dans certains cas on se sert de wagons spéciaux pour transporter le lait; qu'aucune mesure n'a été prise pour que le lait soit refroidi avant d'être expédié; que dans certains cas on le refroidit, mais que dans d'autres cas on ne le refroidit pas.

Jugé par le commissaire en chef adjoint Scott, dans sa décision du 5 décembre 1917, approuvée par le sous-commissaire en chef Nantel et par le commissaire Goodeve, qu'au moment actuel, vu les très fortes quantités de viande et d'autres produits périssables à destination d'outre-mer qui doivent être transportés dans des wagons-glacières, il ne serait pas raisonnable que la Commission obligeât les compagnies de chemin de fer à fournir des wagons-glacières pour le transport du lait à Montréal.

Re CROISEMENT DE ROUTE, RUE NOTRE-DAME, À MONTRÉAL, SUR LA VOIE DU CHEMIN DE FER CANADIAN-NORTHERN DE QUÉBEC, AU BOUT DE L'ISLE, LAVAL, DE MONTRÉAL.

Il ressort de la preuve soumise qu'il y a eu plusieurs accidents au croisement en question et qu'en conséquence on avait fixé l'audition de l'affaire à l'une des séances de la Commission tenue à Montréal.

Jugé par le commissaire en chef adjoint Scott, dans sa décision du 5 décembre 1917, approuvée par le sous-commissaire en chef Nantel et le commissaire Goodeve, que l'affaire devrait être renvoyée à six mois afin de permettre à la compagnie de chemin de fer et à la municipalité d'entrer en négociations au sujet de la déviation suggérée de la grande route, mais que l'on ne devrait pas laisser le croisement sans protection comme il l'est maintenant.

PLAINTE DE L'ASSOCIATION CANADIENNE DES MARCHANDS DE BOIS *re* AUGMENTATION DU POIDS MINIMUM DES CHARGES DE WAGON POUR LE BOIS TAN POUR L'USAGE DOMESTIQUE QUE POUR L'EXPORTATION.

Une plainte ayant été portée par l'Association canadienne des marchands de bois, et autres, contre l'augmentation du poids minimum des charges de wagon pour le bois de construction, tant pour le commerce local que pour l'exportation, devant entrer en vigueur à diverses dates à partir du 22 avril 1917, l'affaire a été fixée pour l'audition et a été entendue à une séance de la Commission à Ottawa, le 17 juillet 1917.

Il a été démontré que les expéditeurs et leurs représentants s'opposent aux augmentations en tant qu'il s'agit de bois de construction chargé dans des wagons fermés. On a aussi remarqué que l'on admettait la difficulté d'obtenir un chargement uniforme; aussi que le poids qui peut être chargé dans un wagon quelconque varie selon la densité, le séchage et les dimensions.

La preuve telle qu'établie par les témoignages verbaux et par les pièces produites, a démontré qu'en général les charges de bois de construction sont plus lourdes que l'ancien minimum et fréquemment plus lourde que le nouveau; qu'il y a eu aussi un grand nombre de cas où la charge était plus légère que les poids du tarif.

Les compagnies de chemin de fer demandaient les augmentations projetées afin d'obtenir un chargement plus lourd et mieux fait. Vu la situation existante en ce qui concerne le matériel roulant, il est de l'intérêt des expéditeurs d'avoir un chargement aussi bien fait que possible, et cela n'a pas été contesté à l'audience par les expéditeurs. En tenant compte de toutes les circonstances, ce qu'il importait d'obtenir était un chargement raisonnablement lourd.

Jugé par le commissaire McLean, dans sa décision du 5 décembre 1917, approuvée par le commissaire en chef Drayton, le commissaire en chef adjoint Scott et le commissaire Goodeve, que les vérifications des chargements réels faits par les fonctionnaires de la Commission étaient raisonnables et que la Commission ordonne conséquemment leur adoption.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN *vs* CHAMBRE DE COMMERCE DE MOOSEJAW.

La Commission peut autoriser l'enlèvement d'une voie de transfert utilisée pour l'échange du transport, lorsque cet échange peut être fait à un autre endroit, assurant par là, dans l'intérêt public, une économie de mouvement du matériel roulant et diminuant ainsi l'effort imposé aux installations existantes en enlevant la voie et utilisant les rails et les traverses à d'autres points où il y a besoin urgent.

Les faits sont énoncés au long dans le jugement de M. le commissaire McLean, approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott, le 17 décembre 1917. *22 Can. Ry. Cas. 349.*

PLAINTE DE LA "NORTHERN PULP COMPANY" (GOUVERNEMENT D'ONTARIO), CAMPBELLFORD, ONT., PAR LA COMMISSION D'ÉNERGIE HYDRO-ÉLECTRIQUE, *re* TARIF DE TRANSPORRT DU CHEMIN DE FER "CANADIAN NORTHERN", SUPPLÉMENT N° 20 AU C.R.C. N° E-860, AUGMENTANT LES TAUX DE TRANSPORT DU BOIS À PÂTE DE PAPIER.

Il s'agit d'une plainte de la *Northern Pulp Company,* de Campbellford, Ont., par l'entremise de la Commission d'énergie hydro-électrique, contre le tarif de transport du chemin de fer *Canadian Northern,* supplément n° 20 au C.R.C. E-860, augmentant les taux de transport du bois à pâte de papier à Campbellford.

Il a été démontré que l'on expédie du bois à pâte de papier d'endroits situés sur les chemins de fer *Irondale, Bancroft & Ottawa* et *Central Ontario* à Campbellford sur le chemin de fer Grand-Tronc pour y être manufacturé et réexpédié. Les chemins de fer *Central Ontario* et *Irondale, Bancroft & Ottawa* font maintenant partie du réseau du *Canadian Northern.* Le transport en question se fait ainsi sur deux lignes. Le mouvement se fait sur le *Canadian Northern* jusqu'à Anson Junction et de là par le Grand-Tronc jusqu'à Campbellford.

Il a été déclaré à l'audience que Coe Hill et Maynooth étaient les deux points importants d'exuédition. La distance de Maynooth à Anson Junction est de 87 milles, et d'Anson Junction à Campbellford la distance est de 11·2 milles, ce qui, pour les fins du tarif, peut être compté pour 12 milles.

Le taux, durant un certain temps, en prenant Maynooth comme endroit représentatif d'expédition à Campbellford, a été de 4½ cents par 100 livres, cela étant com-

posé de 3 cents au *Canadian Northern* et de 1½ cent au Grand-Tronc. Les tarifs produits, en vigueur le 1er septembre 1917, proposaient d'élever le taux en question à 6½ cents. Ce taux est mentionné comme étant typique. Sur plainte de la Commission hydro-électrique d'Ontario, les taux en question ont été suspendus par l'ordonnance n° 26476, du 29 août 1917; et l'audition de l'affaire a été fixée.

Jugé par le commissaire McLean, dans sa décision du 8 décembre 1917, approuvée par le commissaire en chef Drayton, et les commissaires Goodeve et Boyce, que les facteurs des chemins de fer *Canadian Northern* et Grand-Tronc des taux à parcours total peuvent être favorablement comparés aux taux locaux jusqu'à et au delà d'Anson Junction, des réductions sur ces taux ayant été faites dans le compte du mouvement en commun; on a aussi tenu compte de l'absence d'un second camionnage des produits du bois dans le cas du chemin de fer *Canadian Northern;* et les taux de parcours total n'étant pas jugés déraisonnables, la suspension des taux communs, tels que produits, devrait cesser.

VILLE DE WINNIPEG *vs* LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

En obtenant de la Commission la permission de poser une conduite d'eau au-dessous du parc de l'intimée, la requérante, qui est tout simplement munie d'un permis, devrait assumer la responsabilité de tous les dommages qui peuvent se produire, provenant de toute négligence de la part de ses employés ou de la part des employés de l'intimée, relativement à la pose, au renouvellement ou aux réparations de ses conduites d'eau à travers la propriété de l'intimée.

Les faits sont énoncés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint, du 10 décembre 1917, approuvé par le commissaire McLean. *23 Can. Ry. Cas. 78.*

Re COMPAGNIE DE TÊTES DE LIGNE COMMUNES DE WINNIPEG ET DU CHEMIN DE FER MIDLAND DU MANITOBA.

Il s'agit d'un renvoi devant la Commission par la Compagnie des têtes de ligne communes de Winnipeg et du chemin de fer Midland du Manitoba, en vertu de la clause 1 de l'article 4, d'une convention datée du 30 avril 1912, conclue entre la compagnie du chemin de fer *Canadian Northern,* la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, Sa Majesté le roi et la compagnie du chemin de fer Midland, avec l'entente que la question en litige serait décidée d'après les faits et les arguments de l'avocat soumis par écrit.

La contestation au sujet de la convention et d'une clause de cette convention, soumise à la décision de la Commission, est énoncée comme suit dans la requête originale présentée à la commission:—

> " si la compagnie du chemin de fer Midland est tenue ou non de rembourser à la compagnie des têtes de ligne communes l'argent payé aux employés en vertu de la Loi de compensation aux ouvriers du Manitoba."

Les montants réclamés de la compagnie Midland comme étant sa prétendue proportion de ces paiements sont les suivants:—

Part de compensation payée à Henry Irwin..	$120 73
" " " E. Gorman..	18 16
" " " W. W. Sills..	855 74
" " " C. J. McAuley..	5 77
" " " J. H. Horne..	2 99
" " " J. Mason..	155 75
" " " Martin Dolan..	29 47

La proportion réclamée étant, tel que prétendu par la compagnie des têtes de ligne, en vertu du paragraphe 4 de l'article 3 de la convention:—

" cette proportion (du tout) que le nombre de ses wagons (ceux de la compagnie Midland) passant sur la section commune ou entrant dans les têtes de ligne ou en sortant, selon le cas, comporte relativement au nombre total des wagons de toutes les parties passant sur la section commune ou entrant dans les têtes de ligne ou en sortant."

Il n'y a pas de contestation quant à l'exactitude de la proportion établie.

Jugé par le commissaire Boyce dans sa décision du 10 décembre 1917, approuvée par le commissaire en chef Scott et le commissaire McLean, que la question soumise, savoir: " Si la compagnie du chemin de fer Midland est tenue ou non de rembourser à la compagnie des têtes de ligne communes l'argent payé aux employés en vertu de la Loi de compensation aux ouvriers du Manitoba " doit être décidée dans la négative.

Re SERVICE DES VOYAGEURS DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER OSHAWA.

Une requête a été faite à la Commission demandant une ordonnance enjoignant à la compagnie du chemin de fer d'Oshawa de fournir un service de voyageurs aller et retour depuis la gare du chemin de fer Pacifique-Canadien jusqu'aux quartiers des affaires de la ville d'Oshawa, de même nature que le service qu'elle donne avec la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

Il a été démontré qu'en vertu de conventions conclues entre la compagnie du chemin de fer d'Oshawa et la ville d'Oshawa, datées du 5 mai 1893 et du 17 mai 1895, confirmées par les statuts 56 Victoria, chapitre 73, et 56 Victoria, chapitre 110, Ontario, le chemin de fer d'Oshawa est obligé de fournir un service de voyageurs raccordé avec tous les trains de voyageurs de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc qui s'arrêtent à Oshawa Junction. Ceci, en général, régit la carte d'horaire, et il y a aussi des wagons intermédiaires pour fournir le service aux citoyens d'Oshawa.

Il a aussi été démontré qu'il y avait accès par des escaliers de la gare à la rue Simcoe sur laquelle rue circulent les tramways; que la gare du Pacifique-Canadien est intermédiaire à la gare du Grand-Tronc.

La compagnie de chars urbains représenta que les tramways qui faisaient un raccordement avec le Grand-Tronc pouvaient aussi faire le même service pour le Pacifique-Canadien; mais il a été aussi admis que c'était à la condition que les trains du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien fussent en temps.

Décidé, par le jugement de M. le Commissaire McLean, daté le 11 décembre 1917, approuvé par le commissaire en chef Drayton et du commissaire en chef adjoint Scott, qu'en vue du fait que l'écart dans le nombre des voyageurs transportés entre 1913 et 1916 n'était que de 41 seulement, la Commission n'était saisie d'aucune raison la justifiant à conclure que le service additionnel rapporterait des revenus suffisants pour couvrir les frais particuliers découlant de la considération favorable de la requête, et que par conséquent la Commission n'était pas justifiée d'émettre l'ordonnance demandée.

VILLE DE WINDSOR *vs* COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE BELL—COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE BELL *vs* LA VILLE DE WINDSOR.

En approuvant l'itinéraire sur un chemin public de la compagnie de téléphone Bell, l'autorité de la Commission se limite à la détermination de tels termes, conditions ou limitations qui se rattachent aux lignes, fils ou poteaux dans les limites de la municipalité. La Commission n'a pas le pouvoir d'exiger, comme condition, le paiement d'aucune somme d'argent, ou l'usage gratuit des appareils téléphoniques à une municipalité.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint, approuvé par M. le commissaire McLean et M. le commissaire Boyce, en date du 11 décembre 1917. *22 Can. Ry. Cas. 416.*

TARIFS PAR CHEMINS DE FER ET LES LACS, TORONTO, À POINTS DE L'OUEST, PAR LE "CANADIAN NORTHERN."

Par une ordonnance rendue par la Commission le 12 avril 1917, la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern a été requise de publier et de déposer sans retard une échelle indiquant les tarifs à partir de Toronto par chemins de fer et par les lacs pour des endroits à l'ouest de la tête des lacs lesquels ne doivent pas être plus élevés que les tarifs du Canadian-Northern à l'est de Toronto en destination de quelque endroit par voie ferrée jusqu'à Toronto, et par les lacs et par chemin de fer jusqu'à destination.

A cette époque la *Canadian Northern Steamship Company* (une compagnie sous le contrôle du *Canadian Northern Railway Company* qui en possède le capital-actions) était propriétaire d'un certain nombre de vaisseaux qui portaient les noms de *Ames, Pellatt, Plummer, Napleton, Beaverton* et *Saskatoon.* Ces vaisseaux furent nolisés par la *Canada Steamship Lines* et mis en service par cette compagnie avec des bateaux qui étaient la propriété de cette compagnie conjointement avec la compagnie de chemin de fer *Canadian Northern.*

Décidé, par le jugement du commissaire en chef adjoint Scott, en date du 12 décembre 1917, approuvé par M. le commissaire McLean, que vu le fait que la *Canadian Northern Steamships* ne possédait pas maintenant de vaisseaux sur la route des lacs de Toronto à Port-Arthur, et le le *Canadian Northern* ne "possède, affrète, emploie, etc.", aucun navire sur cette route, conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 333, que les dispositions de la clause de courte et longue traction ne s'appliquent pas en ce cas-ci et que l'ordonnance de la Commission rendue à cette fin soit révoquée.

REQUÊTE DE LA VILLE DE DUNNVILLE À L'EFFET DE PROLONGER LA RUE CENTRE, ET AUTRES RUES AU DELÀ DE LA VOIE DE CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC.

Il appert d'après la preuve que lorsque la Commission entendit la requête par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à l'effet d'obtenir la permission de poser une voie double devant croiser un certain nombre de rues dans la ville de Dunnville, cette dernière insista pour que les rues ainsi croisées aux termes de la présente demande soient ouvertes au cas où la requête du Grand-Tronc serait accordée. La compagnie vit sa requête accordée mais la question d'ouvrir certaines rues dans la ville de Dunnville fut permise de rester en suspens en attendant des négotiations entre les parties intéressées. Ces dernières, cependant, étant incapables d'en arriver à une entente relativement au sujet de savoir quelles rues seraient ouvertes, la question fut de nouveau soumise à la Commission pour une décision, et la Commission décida qu'une ordonnance fut émise ordonnant l'ouverture des rues Centre et Helena aux frais de la municipalité. Jugement du commissaire en chef adjoint, en date du 12 décembre 1917, approuvé par M. le commissaire Goodeve.

REQUÊTE DE LA CORPORATION DE LA CITÉ DE HAMILTON POUR UNE ORDONNANCE OU UN DÉCRET À L'EFFET D'ADOPTER LA RECOMMANDATION CONTENUE DANS LE RAPPORT DE MESSIEURS W. F. TYE ET N. CAUCHON, INGÉNIEURS CONSULTANTS, EN DATE DU 3 JUILLET 1917.

Le 4 septembre 1917, la Commission a reçu une lettre du greffier de la cité de Hamilton contenant un extrait du rapport du comité des travaux de cette ville, adopté par le conseil de la corporation de la cité de Hamilton, le 11 septembre 1917, ainsi que le rapport de Messieurs Tye et Cauchon. L'extrait inclus se lit comme suit:—

> "Que le rapport de W. F. Tye et N. Cauchon, sur la situation concernant les chemins de fer à Hamilton, Ont., telle qu'incorporée dans le projet "C", soit approuvé, et que ledit rapport soit envoyé à la Commission des chemins de fer du Canada comme représentant les vues de la cité de Hamilton relativement à la situation concernant les chemins de fer en cette dernière ville, et que la Com-

mission soit priée de ne plus autoriser d'entrées nouvelles ni de nouvelles extensions à moins qu'elles ne soient conformes audit projet, et de donner avis à cette fin aux compagnies de chemin de fer intéressées, et qu'en vue de remédier à la congestion du trafic du fret à travers la cité les compagnies soient priées d'adopter les mesures proposées."

Une autre communication a été reçue le 20 octobre 1917, du greffier de la cité qui envoya une copie de l'extrait suivant du rapport du bureau de contrôle, adopté par le conseil de ville à sa réunion du 17 de ce mois, comme suit:—

"Qu'une requête soit présentée à la Commission des chemins de fer du Canada demandant à la Commission:—

"(*a*) d'adopter les recommandations contenues dans le rapport de MM. W. F. Tye et N. Cauchon, ingénieurs consultants, en date du 3 juillet 1917, relativement à la situation concernant les chemins de fer à Hamilton; et

"(*b*) de refuser la permission à toute compagnie de chemin de fer d'entreprendre aucuns travaux quelconques de constructions ou d'entretien qui soient contraires ou feraient obstacle à la réalisation des recommandations ou dispositions contenues dans ledit rapport."

La requête fut entendue le 22 octobre dernier avec la requête de la *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company,* alors que le jugement fut réservé; et depuis M. Waddel a présenté une requête formelle, dans les termes suivants:—

"La corporation de la cité de Hamilton prie, par les présentes, la Commission d'émettre une ordonnance ou un décret à l'effet d'adopter les recommandations contenues dans le rapport de Messieurs W. F. Tye et N. Cauchon, ingénieurs consultants, en date du 3 juillet 1917, relativement à la situation concernant les chemins de fer à Hamilton, dont une copie a été déposée à la Commission et de refuser à toute compagnie de chemin de fer la permission d'entreprendre aucuns travaux quelconques de construction ou d'entretien qui soient contraires ou feraient obstacle à la réalisation desdites recommandations ou dispositions contenues dans ledit rapport."

"Cette requête est, de plus, supplémentaire à celle de la corporation de la cité de Hamilton. Dossier n° 28179.

Au dossier n° 28230 figure la requête de la *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company* demandant qu'une ordonnance soit rendue par la Commission à l'effet d'autoriser entre autres choses, la compagnie requérante de prendre possession, sans le consentement des propriétaires, des terrains décrits dans la requête et dans l'intérêt de toutes les parties qui y ont un droit ou titre quelconque.

La requête établit que les fins pour lesquelles les terrains sont demandés sont les suivantes:—

"Accorder à la compagnie plus d'espace qu'elle n'en a présentement pour le mouvement de son trafic sur sa voie ferrée, pour la construction de voies ferrées additionnelles pour des fins de parc, pour la disposition convenable et efficace de la houille, du coke et des marchandises générales, en vue de prévenir la construction, l'entretien et l'exploitation du chemin de fer de la compagnie requérante."

Les terrains visés dans la requête appartiennent à la cité de Hamilton. Ils peuvent être décrits d'une façon générale comme étant une lisière de terrain non amélioré s'étendant de la rue Sherman, à l'ouest, à la rue Gage, à l'est, situé immédiatement au sud de la propriété de la compagnie de chemin de fer requérante, ayant une largeur de 120 pieds.

Le rapport Tye-Cauchon contient trois projets:—

Le projet "A" traite de l'"Entrée des nouvelles lignes seulement".

Le projet "B" a pour titre "Entrée des lignes nouvelles" et élimination de la voie ferrée sur l'avenue Ferguson.

Cette voie ferrée appartient au Grand-Tronc, et le *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway* n'y est pas intéressé.

Le projet "C" traite non seulement de l'"Entrée de lignes nouvelles" mais encore de "La réunion de toutes les lignes existantes ou futures sur un seul emplacement de voie, à travers la cité de Hamilton".

Ainsi que le démontre le rapport, l'adoption de ce projet comporte l'élimination de:—

> "Toutes les lignes principales; tous les parcs et rameaux du *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway,* à partir d'un endroit près de Red Hill Creek, entre Stoney Creek et Bartonville, à la rue Dundurn, à l'ouest du tunnel de la rue Hunter, ainsi que la plus grande partie de la ligne traversant la ville, sur l'avenue Gage."

Le rapport renferme en outre ce qui suit:—

> "Le *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company* devrait construire une voie nouvelle à partir d'un endroit sur sa voie principale, près de Red Hill Creek, entre Stoney Creek et Bartonville, à un endroit sur la voie principale du Grand-Tronc, près de l'avenue Parkdale, et à un endroit sur la ligne de Burlington Beach, près de l'extrémité sud de la plage."

En somme, l'adoption du rapport comporte l'enlèvement des voies ferrées de la compagnie de leur emplacement actuel, l'élimination de la gare actuelle, et l'adoption d'un seul emplacement de voie à travers Hamilton pour tous les chemins de fer, l'emplacement actuel du Grand-Tronc devant servir en majeure partie à ces fins.

L'objet principal de la requête est entièrement semblable à celui de la requête faite par la cité, dans le dossier n° 23009—la requête en ce cas-ci demandant l'émission d'une ordonnance:—

> "Enjoignant à la *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company* d'abandonner son entrée dans la cité de Hamilton par la rue Hunter, et d'adopter conjointement avec le réseau du chemin de fer Grand-Tronc et la *Canadian Northern Ontario Railway Company,* dans la cité de Hamilton, un emplacement de voie en commun à l'extrémité nord de la cité, et que la partie du chemin de fer de la compagnie, colorée en jaune sur le plan ci-joint, soit permanemment dirigée vers ladite entrée et ledit emplacement en commun, et obligeant la compagnie à construire sa voie ferrée sur la route nouvelle indiquée sur ledit plan comme étant l'endroit pour l'entrée commune de tous les chemins de fer entrant dans la cité de Hamilton."

Jugé, par le commissaire en chef Drayton, dans sa décison du 12 décembre 1917, approuvée par M. le commissaire Goodeve, que la Commission n'avait aucun pouvoir quelconque d'émettre une ordonnance à l'effet de faire adopter et exécuter les recommandations contenues dans le rapport et que la requête doit être renvoyée.

Jugé, de plus, qu'en dehors de toute question de pouvoir, la cité de Hamilton n'avait aucunement établi de motif permettant de faire adopter le rapport.

Jugé, de plus, qu'en ce qui concerne la requête de la *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company,* demandant qu'une ordonnance soit rendue à l'effet d'autoriser la compagnie requérante d'exproprier certains terrains appartenant à la cité de Hamilton, l'extension du parc Kinnear était à la fois praticable et utile, et que dans

les circonstances, la Commission n'avait d'autre alternative que d'accorder la requête, à moins que les parties en cause n'en viennent à quelque arrangement.

CITÉ DE MAISONNEUVE *vs* LA COMPAGNIE CANADIAN NORTHERN RAILWAY.

Lorsqu'un passage au-dessus d'un chemin de fer n'a pas été légalement établi antérieurement au 1er avril 1900, il est censé être un passage à niveau aux termes de l'article relatif à la Caisse des passages à niveau du chemin de fer (*The Railway Grade Crossing Fund*), article 239 (A), 8 et 9, Edouard VII, chap. 32, article 7, et la Commission peut rendre légal le passage et contribuer 20 pour 100 à même cette caisse aux fins de construction de barrières, la balance des frais pour la construction d'ouvrages de protection devant être aux dépens des requérants.

Les faits sont exposés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint, approuvé par le sous-commissaire en chef et M. le commissaire McLean, en date du 13 décembre 1917. *22 Can. Ry. Cas. 446.*

Re REQUÊTE DE MESSIEURS CAYER, ANCTIL ET PROULX, POUR UN PASSAGE DE FERME EN TRAVERS DU CHEMIN DE FER GRAND-TRONC.

Il appert d'après la preuve que nul des requérants n'avait un passage de ferme malgré le fait que tous les trois possédaient du terrain de chaque côté de la voie ferrée; que les droits de la compagnie du chemin de fer étaient antérieurs à ceux des requérants, vu qu'elle avait obtenu son droit de passage en vertu d'une charte de la Couronne.

Jugé par le commissaire en chef adjoint Scott, dans sa décision du 14 décembre 1917, approuvée par le sous-commissaire en chef Nantel et M. le commissaire Goodeve, que dans les circonstances présentes c'était la coutume pour la Commission d'ordonner la construction d'un passage si l'occasion la justifiait, mais de faire supporter les frais de sa construction aux propriétaires fonciers.

Re AUGMENTATION DES TAUX DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES, DOSSIER N° 27840.

(Cause de l'augmentation des taux.)

1. Taux — Augmentation — Loi des mesures de guerre, 5 Geo. V, ch. 2 (C).

La Loi des mesures de guerre, 5 George V, chapitre 2, ne confère à la Commission aucun pouvoir d'augmenter les taux ni de suggérer au Gouverneur en conseil de les augmenter, pour aider financièrement les voituriers; les pouvoirs de la Commission sous ce rapport sont tels que définis par la Loi des chemins de fer.

2. Taux—Limitation—Juridiction—Augmentation—Maximum—Loi spéciale, 60, 61 Victoria, Chapitre 5 (C)—Loi des chemins de fer, article 3.

La Loi du parlement du Canada, 60-61 Victoria, chapitre 5, à l'effet d'accorder une subvention à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, relativement à sa " ligne du Nid de Corbeau " et d'imposer une limitation des taux de fret sur ses lignes en exploitation entre Fort-William et les endroits plus à l'ouest, est une loi spéciale aux termes de l'article 3 de la Loi des chemins de fer. Elle a priorité donc, sur toute disposition quelconque de la Loi des chemins de fer qui y est contraire et limite la juridiction générale de la Commission en ce qui concerne la question des taux. La Commission n'a pas de pouvoir d'augmenter les taux sur le Pacifique-Canadien dans les limites de ce district au delà du maximum fixé par la Loi spéciale.

3. Taux — Limitation — Juridiction — R.S.M. 1901, chapitre 39, Edouard VII, chapitre 58, (C), article 3 — " Avantage général du Canada ".

La Loi de la législature du Manitoba (Statuts du Manitoba, 1901, chapitre 39) limitant les taux exigibles sur les lignes du *Canadian Northern Railway System* dans

les limites de la province est un excès de pouvoir en ce qui touche la *Canadian Northern Railway Co.,* une institution à charte fédérale; et aussi en ce qui touche les compagnies subsidiaires à charte provinciale et subséquemment déclarées être à l'avantage général du Canada; elle est remplacée par la Loi des chemins de fer dans les cas seulement où les deux ne s'accordent pas et par 1 Edouard VII, chapitre 53, article 3 (Dom.); par conséquent la juridiction générale de la Commission sous le régime de la Loi des chemins de fer en ce qui concerne les taux n'est ni restreinte ni affectée par elle.

4. Taux — Augmentation — Inférieurs — Limitation — Juridiction — Traitement de faveur injuste.

En étudiant la question des taux à autoriser la Commission a refusé de donner effet à une convention de limiter les taux faite entre une compagnie de chemin de fer et une province et approuvée par une loi provinciale, lorsque la compagnie était passée subséquemment sous l'autorité fédérale et que le respect de la convention aurait eu pour résultat, soit d'empêcher une augmentation des taux jugée nécessaire dans l'intérêt public, soit de laisser en vigueur dans cette province une échelle de taux injustement inférieure à ceux des autres provinces placées dans les mêmes circonstances.

(*Crow's Nest Pass Coal vs Canadian Pacific Ry. Co., 8 Can. Ry. Cas. 33,* à la p. 41; *Regina Board of Trade vs Canadian Pacific and Canadian Northern Ry. Co. Regina Toll Case, II Can. Ry. Cas. 380,* à la p. 391, suivie.)

5. Taux — Non rémunérateurs — Equitables — Justes.

La Commission ne peut ni exiger ni imposer des taux non rémunérateurs sans enfreindre le principe de la Loi des chemins de fer en refusant aux voituriers des taux justes et équitables.

6. Taux—Peu élevés—Elevés—Déraisonnables—Coût du service.

Un tarif indûment bas constitue un tarif déraisonnable tout comme un tarif déraisonnablement élevé, et la question de savoir si un tarif est indûment bas ou indûment élevé ne peut être décidée que par la connaissance du coût découlant du service.

7 Taux—Limitation—Peu élevés—Raisonnables—Convention—Non rémunérateurs et sans prévoyance—Entretien et exploitation—Intérêt public.

Toute convention de limiter les taux consentie par une compagnie de chemin de fer ne sera mise en vigueur, ni prise en considération par la Commission, à moins qu'elle n'ait été rendue exécutoire aux mains de la Commission par un acte législatif, s'il est constaté que les taux convenus ne sont ni rémunérateurs ni prudents et que le chemin de fer par conséquent ne peut être maintenu ni exploité d'une manière convenable. Dans l'intérêt public, lorsqu'il devient évident que les taux convenus au contrat sont déraisonnablement bas en présence de conditions nouvelles et de l'augmentation du coût du service, les taux doivent être établis d'une façon raisonnable nonobstant la convention.

(*British Columbia Pacific Coast Cities vs. Canadian Pacific Ry. Co., Vancouver Interior Rate Case*), *7 Can. Ry. Cas. 125,* à la page 146, suivie.

8. Taux—Semblables—Augmentation—Maximum—Traitement de faveur injuste—Statut, 60-61 Vic. ch. 5 (C).

Etant d'opinion que sous l'empire de 60-61 Victoria, ch. 5, elle ne pouvait pas augmenter les taux au delà des taux maxima y spécifiés pour les lignes de la com-

pagnie du Pacifique-Canadien qui était exploité lors de l'adoption de cette loi, la Commission a aussi décidé qu'en vue de prévenir toute distinction le même taux maximum sera appliqué à tout le réseau de cette compagnie tel que maintenant en exploitation; et que des taux semblables soient mis en vigueur sur les autres lignes de chemin de fer dans le territoire affecté.

9. Taux—Non rémunérateurs et insuffisants—Réguliers—Augmentation —Maximum—Service—Convention convenable—60-61 Vic. Ch. 5 (C).

Vu l'augmentation du coût de l'entretien et de l'exploitation et jugeant que les taux exigés jusqu'ici n'étaient pas d'un caractère rémunérateur et suffisants pour assurer un service convenable, la Commission a autorisé les compagnies de chemin de fer concernées de soumettre une nouvelle échelle de taux réguliers pour le transport des voyageurs et des marchandises comportant une augmentation générale du tarif maximum par mille d'après une base de pourcentage, sujette à la convention de la Passe du Nid de Corbeau et du statut (60-61 Victoria, ch. 5), et à certaines dispositions et exceptions définies dans le jugement de la Commission.

"Une requête générale pour une augmentation des taux de voyageurs et de marchandises par tout le Canada à cause de l'augmentation des frais d'exploitation découlant principalement des conditions dues à la guerre.

"La requête a été entendue en différentes occasions et en différents endroits.

" Les faits sont exposés au long dans les motifs du jugement du commissaire en chef, en date du 26 décembre 1917, approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott, le sous-commissaire en chef Nantel et messieurs les commissaires McLean et Goodeve." *Can. Ry. Cas. 49.*

La première requête produite est celle de la *Canadian Northern Railway Company* en faveur d'elle-même et de toutes les autres compagnies de chemin de fer exploitées au Canada. Des requêtes formulées grandement dans des termes semblables et ayant toutes le même objet ont été produites par les compagnies de chemin de fer *Toronto, Hamilton and Buffalo,* Grand-Tronc, Grand-Tronc-Pacifique, Père-Marquette, *New York Central, Michigan Central, Canadian Pacific, Kettle Valley* et *Great Northern.*

Les raisons motivant ces requêtes sont brièvement exposées dans la requête du *Canadian Northern Railway,* dans les termes suivants:—

> "Rien n'est plus essentiel au bien-être du Canada, soit qu'on l'envisage au point de vue de ses propres intérêts ou comme partie constituante de l'Empire, que les chemins de fer exploités dans les limites de son territoire soient en état de répondre immédiatement et efficacement aux demandes les plus urgentes qui leur sont présentées, soit pour le commerce général du pays, ou soit en rapport avec la défense de la patrie.
>
> " Toutes les industries, soit engagées aux préparatifs de guerre ou à la fabrication d'articles de commerce, et tous les individus en Canada, sont affectés, soit directement soit indirectement, par la suffisance ou l'insuffisance des facilités de transport, et bien qu'à l'heure présente, vu la rareté des hommes de métiers et autres causes dues à la guerre, il peut être impossible de maintenir le service de transport au plus haut degré d'efficacité, c'est le devoir impérieux de tous et chacun de voir à ce que le service soit convenablement soutenu.
>
> " Les requérants allèguent que sous le régime des revenus et taux actuels s'appliquant à leurs entreprises il leur est impossible de maintenir leur service d'une manière convenable, de poursuivre les améliorations nécessaires, ou de faire face à la diminution énorme de leur revenu net au compte d'exploitation rapportable à l'augmentation très prononcée du coût de la houille, des matériaux, approvisionnements et équipement de toutes sortes, et des salaires nécessaires à l'entretien et à l'exploitation de leurs chemins de fer.

"Les requérants soumettent ci-joint un état sommaire démontrant que sur le réseau du *Canadian Northern,* seulement, l'augmentation du coût de la houille à chauffage, des matériaux et de l'équipement pour l'année à venir, comparé aux prix de l'année qui vient de finir et préparé sur la base supposée d'un même chiffre d'affaires et du même volume de trafic au cours des deux années respectives, représentera plus de cinq millions de dollars; que cette augmentation doit être attribuée à l'augmentation horizontale des prix de la houille et autres marchandises achetées par les requérants aux Etats-Unis et au Canada selon le besoin, et est due aussi en partie aux impôts plus élevés, aux taxes de guerre, et à l'augmentation du coût de transport par les voituriers de raccordement, et sur les lacs et sur les chemins de fer, pour les marchandises importées. Depuis que les taux des compagnies de chemin de fer sont rigoureusement fixés sous l'empire de la Loi des chemins de fer, les requérants n'ont pas le pouvoir d'augmenter leur revenu afin d'égaliser ou même de venir près d'égaliser cette augmentation du coût de la houille à chauffage et des autres matériaux, et ils sont en présence d'un déficit énorme dans les revenus nets au compte d'exploitation, à moins que l'on ne consente à y remédier immédiatement.

"L'augmentation considérable des taux de voyageurs et de marchandises est par conséquent impérieusement nécessaire et l'urgence de la situation exige que l'aide soit accordée de la manière la plus expéditive et sous le plus court délai possible.

"S'il fallait définir et déposer devant la Commission le projet d'une augmentation des taux conformément aux présents règlements régissant la publication des tarifs, il s'ensuivrait nécessairement un long retard avant que la publication d'un tel tarif soit préparée et devienne en vigueur, et pour ces raisons on estime à propos que toute avance permise soit autorisée sous l'empire de la Loi des mesures de guerre, et que la Commission après l'adoption de tout décret du Conseil qu'il lui plaira de recommander devra permettre la publication d'une augmentation générale dans le pourcentage des taux actuellement en force au moyen de tarifs de taux supplémentaires déposés à la Commission, et que tels taux supplémentaires soient publiés et mis en vigueur le plus tôt possible.

Les requêtes telles qu'originairement déposées n'étaient pas accompagnées des avis aux corps publics. Sur l'ordre de la Commission les avis ont été envoyés. Les audiences suivantes ont été tenues:—

A Victoria, le 5 juin.
A Vancouver, le 6 juin.
A Toronto, le 12 juin.
A Nelson, le 16 juin.
A Calgary, le 18 juin.
A Edmonton, le 19 juin.
A Montréal et Saskatoon, le 20 juin.
A Regina, le 21 juin.
A Winnipeg, le 22 juin.
A Fort-William, le 23 juin.

En quelques endroits les requêtes ont soulevé une opposition non motivée; en d'autres endroits l'opposition était appuyée par des raisons; tandis qu'en d'autres il n'y a pas eu d'objection.

Quelques-uns des expéditeurs importants, vu l'augmentation évidente des frais d'exploitation des chemins de fer, ont reconnu que cette augmentation était inévitable. La *Quaker Oats Company* écrit qu'elle approuve l'idée d'une avance générale dans les taux de fret dans la mesure que la Commission se juge justifiée de le faire dans les présentes circonstances.

Le secrétaire du *Board of Trade* de Hamilton fut chargé d'aviser la Commission qu'on ne soulèverait pas d'objection pourvu qu'il fut démontré que cette augmentation était justifiée. Le *Board of Trade* cependant éprouva quelque difficulté à comprendre pourquoi une augmentation de 10 pour 100, 12 pour 100, ou autre pourcentage des taux, n'avait pas été adoptée; et prenant la position que si la Commission décide que les compagnies de chemin de fer ont droit à une augmentation comme mesure temporaire, le privilège devra être restreint à une certaine période spécifique et définie. On a suggéré une période d'une année, et à la fin de cette période les taux actuels devraient redevenir automatiquement en vigueur.

M. Georgeson, qui représentait le *Board of Trade* de Calgary, explique la position du corps qu'il représente dans les termes suivants:—

"Calgary ne soumettra aucune preuve à ce sujet. La ville reconnaît que les frais d'exploitation ont augmenté, surtout sous le rapport de la houille et des salaires. Il est aucunement en notre pouvoir de savoir si l'augmentation projetée est nécessaire ou non. La Commission peut obtenir des chemins de fer la preuve nécessaire, et nous laisserons la chose entre vos mains pour une décision. Nous ne saurions dire si une augmentation de 5 pour 100 ou de 25 pour 100 est suffisante. Il nous est impossible de soumettre de preuve. Nous nous rallions au principe général qu'il y existe des raisons motivant une augmentation des taux."

Les représentations du *Toronto Board of Trade* sont les suivantes:—

"Au nom de membres intéressés cette Chambre soumet que le service de transport a été d'une manière générale et est présentement insuffisant, et des craintes existent que, vu la situation financière de certaines compagnies, manquant de matériaux et de l'équipement qui ont atteint des prix considérablement plus élevés, il n'y aura pas d'amélioration à moins que l'on ne dépense le capital nécessaire pour répondre à ces besoins et il est impérieux que l'on agisse immédiatement pour résoudre cette urgente question.

"A cette fin j'ai reçu instruction de déclarer que si la Commission des chemins de fer décide que pour mieux répondre aux besoins du moment et assurer et maintenir le service requis il faudra accorder une augmentation des taux n'excédant pas 15 pour 100, les membres de cette chambre n'offriront aucune objection à une semblable augmentation à condition:—

"1. Que la houille et le coke et tels articles ou denrées qui sont de peu de valeur et sujets à des taux de fret relativement élevés, comme la pierre concassée, le sable, l'argile, le gravier, etc., en seront exemptés;

"2. Que les taux concernant tels règlements et services comme l'aiguillage, le pesage, l'indemnité pour surestaries, le service des wagons réfrigérants, le service de convoi, le transfert, le détournement, la réexpédition, le chauffage, l'entreposage, le service d'élévateurs et autres services spéciaux, en seront exemptés;

"3. Que l'augmentation des taux sera distinctement considérée comme une mesure d'urgence et que ces taux resteront en vigueur pendant une période limitée dont la longueur sera déterminée par la Commission des chemins de fer."

Le *Board of Trade* de Québec dit:—

"La demande des compagnies de chemins de fer du Canada en vue d'être autorisées à augmenter leurs taux de marchandises et de voyageurs de 15 pour 100 a été référée au président de notre comité de transport, M. Alex. Hardy, pour étude. Conformément à son rapport, approuvé par notre conseil, et vu sa longue expérience dans les choses de ce genre, et vu le fait que le coût de la

houille et tous les frais d'exploitation ont considérablement augmenté—temporairement, l'espérons-nous—nous recommanderions à la Commission des chemins de fer d'autoriser une augmentation de 10 pour 100 dans les taux de fret et de voyageurs pendant une année à partir de la date de leur mise en vigueur, aux conditions suivantes:—

"1. Que l'augmentation ne sera que pour une année seulement, et qu'à l'expiration de ce temps les taux actuels redeviendront en vigueur;

"2. Qu'en vue d'indiquer le caractère passager de cette mesure et d'éviter la nécessité de faire une nouvelle échelle de taux, les chemins de fer seront autorisés pendant 12 mois à ajouter 10 pour 100 au bas de toutes leurs factures de fret et de percevoir 10 pour 100 de plus sur tous les billets vendus;

"3. Nous ne croyons pas que l'augmentation uniforme de 15 cents par tonne sur la houille, sans considération des distances, soit équitable. Le 10 pour 100 devrait s'appliquer à cet item aussi, au lieu de 15 cents par tonne, mais ne devant pas excéder 15 cents par tonne dans tous les cas.

"4. Nous recommanderions de ne pas autoriser d'augmentation sur le blé et autres grains expédiés aux ports de mer canadiens pour l'exportation. Nous estimons que cette mesure est impérieuse afin de faire cesser le détournement lamentable de notre commerce de grain vers New-York et autres ports de mer américains, qui nous ont enlevé l'année dernière les deux tiers de notre commerce de grains."

M. Fisher, qui a comparu pour le *Board of Trade* d'Edmonton, s'est exprimé dans les termes suivants:—

"La question a été étudiée au long par le comité et par le conseil du *Board of Trade* à une assemblée très nombreuse. Voici le résultat de l'assemblée générale, tenue le 12 juin, et je vais vous soumettre la résolution:—

"Résolu que, bien qu'une augmentation générale dans les taux de chemins de fer puisse être démontrée comme étant nécessaire comme mesure temporaire en vue de l'augmentation des frais d'exploitation, cette chambre n'a pu réussir à obtenir de la *Canadian Freight Association* aucun renseignement au sujet de la relation entre l'augmentation qui est survenue dans les frais d'exploitation et l'augmentation qui résulterait dans leurs revenus comme conséquence de l'augmentation générale projetée de leurs taux. Par conséquent nous prétendons qu'une telle augmentation ne devrait être autorisée seulement au cas où il sera clairement démontré à la satisfaction de la Commission que ladite augmentation est nécessaire pour permettre aux compagnies de chemins de fer de continuer à donner au public un service satisfaisant; et qu'il est distinctement compris que toute augmentation autorisée est purement d'un caractère passager à cause de conditions anormales et ne devra pas se prolonger quand ces conditions seront redevenues normales."

"Vous verrez par là, monsieur, que le *Board of Trade* ne soulève pas d'objection à une augmentation des taux si elle est nécessaire."

"Le COMMISSAIRE EN CHEF: Tout ce que vous désirez, c'est qu'elle soit limitée à un chiffre raisonnable.

"M. FISHER: Oui, rien que ce qui est absolument nécessaire."

H. Tilson, qui a comparu avec M. Henderson, au nom du *Board of Trade* de Montréal, a lu pour consigner au dossier la résolution suivante comme représentant les vues de cette Chambre:—

"J'ai l'honneur de vous informer que le conseil du *Board of Trade* de Montréal a prié son bureau du comité de transport et les diverses associations, succursales du *Board of Trade*, de mettre à l'étude, pour en faire rapport, la requête des compagnies de chemins de fer à la Commission des chemins de fer

demandant à cette dernière de recommander au Gouverneur général en conseil de faire adopter un arrêté du Conseil sous l'empire de la Loi des mesures de guerre de 1914, autorisant une augmentation de 15 pour 100 des tarifs actuels couvrant les taux de fret et de voyageurs y compris une augmentation particulière de 15 cents par tonne sur le charbon, et qu'une assemblée conjointe du bureau du comité de transport et des représentants de l'Association de la halle aux blés, de l'Association des marchands de gros en marchandises sèches, l'Association des marchands de métaux et quincaillerie, l'Association des marchands de bois de construction, l'Association des marchands de produits, et l'Association des marchands de liqueurs en gros, a été tenue cet après-midi, alors que les opinions conjointes ont été incorporées dans un projet de résolution, lequel projet a été étudié par le conseil du *Board of Trade* à une assemblée spéciale tenue cet après-midi, alors qu'après une étude complète dudit projet, cette résolution a été adoptée à l'unanimité dans les termes suivants pour être communiquée à votre Commission:—

"Résolu, que le conseil du *Board of Trade* de Montréal, reconnaissant la nécessité d'améliorer le service, et d'accorder une aide financière aux compagnies des chemins de fer pour les mettre en état d'obtenir l'équipement nécessaire et les installations additionnelles tout aussi bien que pour couvrir le coût renchéri de la main-d'œuvre, ne s'opposera pas à la requête des compagnies des chemins de fer demandant l'autorisation d'augmenter d'une manière générale les taux actuels pour le transport des marchandises et des voyageurs, sauf en ce qui a trait aux conditions suivantes:—

"1. Que l'augmentation sera dans une telle mesure que la Commission des chemins de fer jugera nécessaire d'après la preuve soumise, vu les circonstances anormales actuelles, mais qu'elle ne doit pas excéder 15 pour 100."

"Je puis dire, monsieur le président, que ceci a été incorporé dans la la résolution afin de le faire consigner au dossier."

"2. Que ces augmentations ne s'appliqueront pas aux taux de tête de ligne, taux et allocations ou inclusions, et taux et frais de surestarie, pesage, aiguillage, service de convoi, transfert, détournement, réexpédition, wagons réfrigérants, fourniture de la glace, entreposage, élévateurs, et autres services de transit ou spéciaux.

"3. Que vu la misère générale découlant des prix élevés courants il ne soit pas accordé d'augmentation s'appliquant à la houille et au coke, et que l'on prenne en considération la sagesse d'appliquer ces augmentations aux marchandises d'importance secondaire comme la pierre concassée, le sable, l'argile et le gravier, etc., etc."

"Nous voulons dire que pour certains districts la Commission pourra être d'opinion qu'en certains cas de marchandises d'une valeur secondaire 15 pour 100 serait une augmentation trop forte, que peut-être dans certaines conditions ce serait trop fort d'ajouter 15 pour 100 sur la pierre concassée, le sable et le gravier."

"4. Que l'augmentation soit distinctement envisagée comme une mesure d'urgence, et que, par conséquent, toute augmentation qui pourra être accordée ne devra s'appliquer que pendant une année seulement, après quoi toute demande future de la part des compagnies de chemins de fer pour en prolonger l'application, devra, si les circonstances le justifient, être étudiée par la Commission des chemins de fer."

"Nous avons pensé que si la Commission accordait une augmentation, ce serait pour une période déterminée et non pour un temps indéfini, et que si les conditions étaient telles que l'exploitation des chemins de fer ne pourrait se

continuer sous le régime des taux anciens les compagnies pourraient plus tard présenter une autre requête à la Commission.

"Je dois ajouter que le conseil est d'opinion que dans le cas des contrats convenus avec les expéditeurs antérieurement à la requête des compagnies de chemins de fer pour permission d'augmenter leurs taux, si la Commission accorde cette requête, il faudra envisager la question de ces contrats.

M. Harrington, qui représentait les marchands de charbon au détail, a soumis la résolution suivante de son association:—

"Nous reconnaissons la nécessité d'accorder en ce moment aux requérants une augmentation marquée dans leurs taux de marchandises et de voyageurs, afin de s'assurer de leur part un service efficace.

"Cependant nous soumettrons respectueusement les représentations suivantes:—

"(*a*) Qu'en tant que les requérants ont invoqué la Loi des mesures de guerre, afin qu'un arrêté du conseil puisse les soustraire aux règlements prescrits par la Loi des chemins de fer, toute augmentation que votre honorable Commission aura, dans sa sagesse, jugée nécessaire pour la poursuite des entreprises exposées par les requérants, doit être sujette à la durée de ladite Loi des mesures de guerre.

"(*b*) Que les requérants devront donner l'assurance que les revenus provenant d'une telle augmentation des taux serviront à effectuer et donner un service suffisant, à acheter immédiatement les matériaux, approvisionnements et l'équipement nécessaires et à payer les salaires voulus à des ouvriers compétents afin de maintenir cet équipement au plus haut degré possible d'efficacité.

"(*c*) Que l'anthracite et la houille bitumineuse soient inclus dans l'augmentation de 15 pour 100, avec une imposition maximum de 15 cents par tonne, et non sujets à l'imposition spécifique de 15 cents par tonne, tel que demandé par les requérants, et j'ai ajouté à ce qui précède, et sujets à toute autre déduction subséquente par la participation des lignes canadiennes à toute augmentation que la *United States Insterstate Commerce Commission* pourra autoriser."

M. Sclanders, représentant du *Board of Trade* de Saskatoon, déclara que les expéditeurs de Saskatoon reconnaissaient que ce serait une erreur économique des plus dangereuses de laisser la famine frapper nos compagnies de transport dans un pays où la question du transport constitue un de nos problèmes économiques fondamentaux; mais en même temps il désirait avec beaucoup de raison être absolument certain que l'augmentation demandée est raisonnable.

M. Sclanders fit aussi remarquer qu'en vue des renseignements qu'il possédait actuellement il était incapable de concilier la demande drastique d'une augmentation de 15 pour 100 dans les taux de marchandises et de voyageurs en présence de l'augmentation des revenus nets des compagnies de chemins de fer.

M. Sclanders termina son plaidoyer par la déclaration suivante:—

"Par conséquent, M. le Président, nous serions des plus heureux si la Commission des chemins de fer étudiait à fond cette situation, et nous informait par la suite de ce qu'elle devrait, dans son opinion, accorder aux compagnies de chemins de fer. Si vous croyez qu'une augmentation des taux de marchandises et de voyageurs est nécessaire pour maintenir nos chemins de fer dans un état raisonnable d'efficacité, eh bien, je crois que vous constaterez que l'Ouest ne restera pas en arrière. Nous consentons volontiers à supporter notre part du fardeau, mais nous ne désirons pas en supporter trop. Nous n'avons aucun désir de voir s'accentuer davantage et sans nécessité l'un de nos principaux désavantages économiques."

M. McDonald, représentant du *Board of Trade* de Regina, dit:—

"Relativement à cette requête et au tableau indiquant l'augmentation, nous désirons déclarer que si l'augmentation demandée par la *Railway Freight Association* est nécessaire afin de faire face aux frais des plus élevés auxquels M. Hinton a fait allusion, cette chambre n'a aucune objection à s'y soumettre. Nous croyons cependant que dans les circonstances présentes l'augmentation n'est pas justifiable, en tant que peu d'organisations sont en mesure de tirer profit de la guerre au même degré que les compagnies de transport. Nous croyons que cet aspect ne devrait pas être oublié. Nous croyons aussi que cela est démontré par les états hebdomadaires et mensuels des affaires faites par les différentes compagnies de chemins de fer."

"Le *Board of Trade* désire prendre la position que la Commission des chemins de fer doit se munir des chiffres obtenus à la suite de vérifications absolues des recettes et des dépenses des différentes compagnies de chemins de fer, et si dans l'opinion de la Commission, l'augmentation est nécessaire, alors nous serons d'accord."

"De plus, le *Board of Trade* désire déclarer que quelle que soit l'augmentation, si toutefois la Commission décide de l'accorder, elle devrait être basée d'après les conditions existantes sous le régime de l'échelle de taux de fret à partir du 25 avril 1917.

"Comme de raison, il est entendu que c'est une mesure de guerre."

"Le COMMISSAIRE EN CHEF: Purement temporaire?

"M. McDONALD: A déterminer à la fin de la guerre. C'est à peu près tout ce que nous désirons dire à ce sujet."

M. Starkey, représentant du *Board of Trade* de Nelson, insista sur le fait que si la Commission décidait que les compagnies de chemins de fer avaient droit à une augmentation, elle ne devrait pas être établie sur une base de 15 pour 100; que le résultat d'une augmentation générale serait de placer Nelson dans une position encore plus désavantageuse dans sa concurrence avec les villes du littoral. M. Walsh, représentant l'Association Canadienne des Manufacturiers, à l'audience de Winnipeg, fit la lecture de la résolution suivante pour la consigner au dossier:—

"L'Association Canadienne des Manufacturiers ne s'opposera pas à une augmentation des taux, ne dépassant pas 15 pour 100, que la Commission des chemins de fer jugera convenable d'accorder, excepté sur les tarifs couvrant la houille, le coke, la mouture en transit et services similaires, et après avoir étudié avec soin la question des matières qui sont peu de valeur et sont sujettes à des taux très élevés, comme la pierre concassée, le sable et le gravier, aux conditions suivantes:—

1. Que l'augmentation sera strictement envisagée comme une mesure de guerre.

"2. Que la Commission devra se rendre compte que cette augmentation permettra aux chemins de fer de donner partout un service satisfaisant.

"3. Qu'elle ne restera en vigueur que pendant une période limitée dont la longueur sera déterminée par la Commission."

M. Ingram, représentant la Canadian Manufacturers' Association of Western Canada, approuva cette résolution et traita la question de suprême importance de l'équipement et du service.

M. Benson, parlant au nom de la Winnipeg Implement Association, dit:—

"Nous sommes persuadés que nous pouvons laisser en toute sécurité cette question aux mains de la Commission. On ne peut nier que les prix de toutes choses sont montés, et ainsi que nous la comprenons, ceci est une mesure de

guerre. Nous croyons que la requête des compagnies de chemins de fer devrait être accordée, du moment que votre Commission croit qu'il est nécessaire de leur accorder 15 pour 100. Mais nous nous fions à vous pour décider la question du pourcentage de l'augmentation.".

L'effet général de ce qui précède est que l'on reconnaît qu'il y a un changement dans les conditions qui est la conséquence de la guerre, du coût plus élevé des choses et qu'il est nécessaire d'en arriver à une action décisive. D'autres institutions publiques se sont opposées complètement à la requête et refusent d'accorder aucune forme quelconque de secours aux compagnies de chemins de fer. Le *Board of Trade* de Duncan, C.-B., adopta la résolution suivante:—

"Résolu que ce *Board of Trade* proteste contre toute augmentation dans les taux de fret à l'ouest des Grands Lacs, d'autant que la dernière année a été l'année la plus prospère de toutes pour les chemins de fer canadiens, et les taux actuels élevés de fret sont un obstacle au développement de l'Ouest.

Le *Board of Trade* de Revelstoke a exprimé l'opinion qu'il était opposé à toute augmentation, soit directement, soit indirectement, prétendant que les états indiquant les recettes ne justifiaient pas une augmentation de quelque nature que ce fût.

Le *Board of Trade* de Vancouver était représenté à la séance par M. Shallcross qui soumit entre autres choses la résolution suivante:—

"Que le comité est opposé à la requête des compagnies de chemins de fer pour une augmentation de 15 pour 100 dans les taux de marchandises et de voyageurs.

"A l'appui de leur protestation le comité soumet ce qui suit et vous supplie d'y porter soigneusement votre attention:—

"Le comité suppose que la principale justification d'une requête d'augmenter les taux en ce moment serait à cause d'une réduction dans les revenus nets, ou d'une augmentation dans la proportion des frais d'exploitation à un degré suffisant pour menacer gravement la position financière des chemins de fer.

"Le comité a puisé dans les Livres bleus du gouvernement les chiffres suivants:—

	Recettes brutes.	Recettes nettes.	Pourcentage des frais d'exploitation.
1913	$256,702,703	$ 74,691,012	70·9
1914	243,083,539	64,108,280	73·6
1915	199,843,072	52,111,972	73·9
1916	261,888,657	81,346,394	68·93
	$961,517,971	$272,257,657	287·33
Moyenne par année	$240,379,492	$ 68,064,414	71·83
1916	261,888,657	81,346,394	68·93
	*$ 21,509,165	†$ 13,281,980	‡ 2·90

*Augmentation en 1916 au-dessus de la moyenne. †Augmentation. ‡Diminution en 1916 au-dessus de la moyenne.

" De ce qui précède on constatera que pour les années 1913 à 1916 inclusivement, les recettes brutes et les recettes nettes indiquent une augmentation marquée tandis que la proportion des frais d'exploitation indique une diminution de 2·90 pour 100 en 1916 en comparaison avec la moyenne des quatre années.

"En vue des circonstances susmentionnées le comité entretenait l'espoir que les compagnies de chemins de fer penseraient à réduire à la fois les taux de voyageurs et les taux de marchandises.

" Dans une très grande mesure le fret que les compagnies de chemins de fer font payer au peuple de Vancouver provient des ports de mer de l'est et des endroits adjacents. On ne demanderait probablement pas une augmentation de 15 pour 100 si on permettait aux gens de Vancouver d'utiliser le canal de Panama. Ainsi que la Commission le sait, ce canal ne peut être utilisé par les gens domiciliés sur le littoral du Pacifique-Canadien qu'avec le consentement du Dominion, c'est-à-dire que le gouvernement devrait voir à la nomination d'un officier de douane canadien à New-York. Le *Board of Trade* a demandé, en plusieurs occasions, la nomination d'un tel officier, demande qui a été refusée par le gouvernement du Dominion aussi souvent qu'elle lui a été faite.

" Si les compagnies de chemins de fer peuvent établir qu'il est juste de leur permettre d'augmenter les taux de fret, nous vous prions de décréter que cette augmentation ne s'appliquera pas aux taux locaux en vigueur dans la Colombie Britannique. Le comité du transport se permet de rappeler à la Commission que dans son jugement dans la cause des taux de l'Ouest la Commission a établi une échelle type pour la division du Pacifique, approximativement 30 pour 100 plus élevée que l'échelle fixée pour la division des prairies.

" Dans ces circonstances le comité croit que cette province supporte déjà plus que sa part du fardeau."

M. Shallcross s'opposait aussi à toute augmentation quelconque dans les taux de voyageurs, basant son objection sur le fait que le tarif en vigueur dans la Colombie Britannique était de quatre cents par mille en comparaison avec le taux de trois cents par mille en vigueur à l'est de Calgary.

On exprima aussi de vives objections particulièrement à Vancouver au nom des commerçants de bois de construction. Entre autres choses on prétendit que si l'on autorisait une augmentation quelconque sur une base de pourcentage, le système différentiel existant actuellement entre les divers centres de production serait bouleversé, mais que si l'on accordait une augmentation, celle-ci devrait être générale plutôt que basée sur un principe de pourcentage, dont l'effet serait d'exagérer les différences qui existent présentement. On plaida fortement en faveur des scieries du littoral afin que leur position relative actuelle en ce qui concerne les autres centres de production ne soit pas dérangée. Il fut aussi allégué, en termes vigoureux, que beaucoup de bois de construction avait été commandé à l'avance et accepté en se basant sur les taux anciens, et qu'un délai raisonnable devrait être accordé aux commerçants afin de leur donner le temps de remplir leurs contrats actuels qui ont été acceptés dans ces conditions.

M. Adolph allégua les mêmes motifs au nom de *The Interior Mills of British Columbia,* donnant comme raison en faveur d'une augmentation générale que les dosses et les rebuts de bois utilisés comme combustible serait traités de la même manière que la houille.

M. Campbell, en faveur des *Fruit Growers',* protesta vigoureusement contre une augmentation dans les taux sur les fruits canadiens vu qu'il n'y a pas d'augmentation semblable dans les taux américains.

Aux séances de Toronto, des objections spéciales ont été soulevées par les commerçants de pierre concassée, et de tuyaux d'égout, et par les fabricants de conserves alimentaires, et les producteurs de fruits et les éleveurs. M. White, qui représentait les intérêts des éleveurs, se reposait sur les résultats obtenus par l'exploitation du Pacifique-Canadien comme réponse à la requête.

A Toronto il y a eu aussi de l'opposition à la requête de la part du *Board of Trade* de Kitchener et de la *Kitchener Manufacturers' Association.* La position prise par l'association, ainsi que par l'exécutif du *Board of Trade,* est que l'aide à donner devrait venir du gouvernement sous forme d'un prêt ou autre chose de même nature, plutôt que l'imposition d'une taxe aux expéditeurs. M. Moody, qui a comparu au nom de l'association, remarqua qu'il croyait bien que quelques compagnies de chemins de

fer avaient besoin d'être aidées, mais il insista sur le fait qu'on ne devrait pas les aider en leur permettant d'augmenter leurs taux. La résolution suivante a été déposée au dossier:—

" Qu'en vue des rapports de la Commission nommée par le gouvernement du Dominion pour s'enquérir de la situation des chemins de fer au Canada, et de la nécessité, démontrée, dans les deux rapports de la majorité et de la minorité, qui existe pour le Canada de prendre possession du *Canadian Northern,* du Grand-Tronc-Pacifique et du Grand-Tronc:—

" Il soit résolu que cette association se déclare contre toute augmentation dans les taux de marchandises ou de voyageurs telle que demandée par les chemins de fer du Canada, du moins pas tant que la question de mettre les chemins de fer sous le contrôle du gouvernement ne sera pas décidé définitivement.

" Cependant, la Commission des chemins de fer du Canada déciderait-elle qu'une augmentation des taux de marchandises et de voyageurs est nécessaire, de fournir l'équipement voulu aux chemins de fer du Canada en vue d'assurer au public canadien un service de transport convenable, et éviter, si possible, un retour aux conditions qui ont prévalu pendant l'hiver 1916-17.

" Que l'augmentation projetée dans les taux de marchandises et de voyageurs, de 15 pour 100, ou de n'importe quel autre pourcentage qui, dans le jugement de la Commission des chemins de fer du Canada, sera jugé nécessaire, soit prélevée par le gouvernement sous la forme d'une taxe devant être mise à la disposition de la Commission pour acheter en réserve l'équipement de chemins de fer qui sera loué par la Commission aux compagnies ayant besoin d'équipement supplémentaire.

M. Moody a aussi comparu aux séances tenues à Montréal alors qu'il s'exprima ainsi:—

" Monsieur le président, après avoir fait mon rapport à la *Kitchener Manufacturers' Association,* on m'a demandé de revenir et expliquer leur opposition à la forme que doit prendre cette concession à la demande des compagnies de chemins de fer.

" Ils ne veulent pas qu'on se méprenne sur leur intention à cause du fait qu'ils reconnaissent que les chemins de fer ont besoin d'aide, mais c'est la manière de leur aider financièrement qui soulève des objections de leur part.

" Ils prétendent que les chemins de fer sont d'un intérêt national et qu'ils doivent être maintenus. Ils croient aussi que, bien que les chemins de fer soient d'une utilité nationale, la concession, le prêt ou l'aide devrait venir du Dominion du Canada en général et devrait être accordé à même le trésor public. Cela aurait pour effet d'éliminer une foule de difficultés et de détails. Le gouvernement ne ferait que simplement aider les chemins de fer dans la mesure qu'ils demandent, et ceux qui ne le demandent pas n'auraient pas besoin d'être aidés.

" J'ai fait mon rapport à l'exécutif aussi complètement que n'importe qui pourrait le faire, d'après les requêtes exposées à Toronto.

" Comme je le comprends il y a deux compagnies de chemins de fer qui ont grandement besoin d'être aidées et immédiatement.

" Si ces deux chemins de fer pouvaient être aidés à même le fonds général, nous, les manufacturiers, n'aurions pas à supporter ce que vous pourriez appeler un double pourcentage.........

" .... La seule chose que nous espérons c'est que ces chemins de fer seront probablement nationalisés avant l'expiration du délai pendant lequel ces gens demandent d'augmenter leurs taux."

M. Waldron était présent aux séances de Toronto au nom des Fermiers-Unis de l'Ontario, et il remarqua qu'il était parfaitement clair que là où les taux de fret étaient

régularisés il fallait permettre aux taux de monter dans la même mesure que les commodités et la main-d'œuvre montaient en valeur. Il mentionna que ses clients voyaient avec une grande crainte la forme dans laquelle cette demande avait été présentée ce jour-là. En résumé, M. Waldron nia le droit de la Commission de faire aucune recommandation sous l'empire de la Loi des mesures de guerre, et il allégua que la présente requête n'était pas de la nature de celles que le Parlement avait en vue lorsqu'il adopta cette loi. Il prétendit aussi que les taux additionnels ajouteraient la somme de $ 39,000,000 par année aux taux de fret perçus par les chemins de fer, et que de ce montant plus de $18,500,000 iraient au profit du chemin de fer Pacifique-Canadien, $5,321,000 au *Canadien Northern*, et $5,873,256 au Grand-Tronc, avec le résultat que, selon lui, une compagnie de chemin de fer n'ayant pas besoin d'être aidée recevrait, d'après la présente requête, $18,500,000 afin de rendre justice au *Canadian Northern* et au Grand-Tronc.

Le commissaire en chef adjoint lui ayant demandé comment il se tirerait d'affaires et s'il consentirait à accorder une augmentation au Grand-Tronc et conseillerait aux gens d'expédier par la ligne dont les taux sont les plus élevés, M. Waldron répondit:

> " Je n'ai pas la prétention d'offrir une solution à ce problème très difficile, M. le Président. Une solution est suggérée par sir Henry Drayton et M. Acworth, et une autre par M. Smith.
>
> " Ce que l'on vous demande ici c'est de le résoudre d'une autre manière que ces messieurs, si je comprends bien, ont refusé d'accepter. C'est là un des obstacles et l'une des objections que je formule contre cette requête."

A Winnipeg, M. Martin, comparaissant pour le *Board of Trade*, s'est opposé entièrement à toute augmentation que ce soit. Il a parlé des effets pernicieux des lignes parallèles, du fait qu'en bien des endroits les lignes étaient tout à fait trop rapprochées, et qu'en d'autres sections il y a d'énormes distances sans lignes du tout. Il argumenta que, comme conséquence, les revenus des compagnies étaient grandement affectés, démontrant qu'avec des lignes construites à cinq milles de distance, ou moins, comme c'était le cas en plusieurs endroits, il n'y a pas nécessairement le même trafic que si les distances étaient de quinze ou vingt milles. M. Martin parla aussi des recettes considérables du Pacifique-Canadien. Sa première suggestion relativement à la solution de cette question était d'adopter le rapport de la majorité de la Commission royale.

M. Mylius, qui objecta aussi, prit la position qu'il n'y avait aucune justification pour une augmentation, et suggéra comme remède qu'il serait à l'avantage du gouvernement de prendre possession du *Canadian Northern* et du Grand-Tronc-Pacifique et d'enlever plusieurs centaines de milles de rails de la voie du Grand-Tronc-Pacifique et les placer dans les sections transversales afin d'alimenter suffisamment les deux compagnies de chemins de fer qui existeront alors, le *Canadian Northern* et le Pacifique-Canadien. Il fit aussi un long plaidoyer en faveur de l'expéditeur de l'Ouest.

M. Chevrier, parlant au nom de la *Retail Merchants' Association*, était d'avis que le gouvernement devrait prêter aux compagnies de chemins de fer les fonds nécessaires et s'opposa fortement à toute augmentation des taux.

M. McKenzie, qui a comparu avec M. Henders, au nom de la *Grain Growers' Association* du Manitoba, s'est déclaré alarmé de la dépopulation des campagnes, laquelle serait plus accentuée, pensait-il, par une augmentation des taux. Il fit une étude intéressante de chiffres et du succès du Pacifique-Canadien, parla des effets injustes de l'augmentation projetée pour les cultivateurs, et émit l'opinion que le gouvernement devrait aider maintenant les compagnies *Canadian Northern* et du Grand-Tronc-Pacifique, plutôt que de leur accorder une augmentation.

Relativement à la question de la position du Pacifique-Canadien, M. McKenzie avança l'argument que la feuille générale de bilan de cette compagnie au 31 décembre 1916 n'indiquait qu'un passif total de $602,297,912.75. Dans son analyse il transfert la réserve de primes sur le capital-actions ordinaire vendu, les différentes réserves et

les divers crédits, les revenus nets des terres et emplacements de ville, l'excédent du revenu au compte d'exploitation, et les excédents d'autres sources à l'actif, du côté du passif à celui de l'actif de la feuille de bilan. Il est évident, sans doute, que ce transfert est passablement logique en ce qui regarde au moins certains de ces item.

Au moyen de ces transferts M. McKenzie augmenta l'actif porté à la feuille de bilan comme étant de $986,768,543.90, d'une somme de $384,488,631.15, formant un grand total de $1,371,257,175.05. Egalement, comme de raison, ces déductions du passif ont été utilisées par M. McKenzie pour réduire le passif total indiqué sur la feuille de la compagnie du montant susdit.

Il n'est point fait de réponse à l'égard de l'augmentation considérable des dépenses et de la position des autres lignes; mais M. McKenzie s'est tenu dans la position qui peut brièvement être expliquée ainsi: De simples augmentations dans les dépenses, peu importe combien considérables, ne peuvent pas être envisagées comme une preuve de la nécessité d'augmenter les taux. L'augmentation des revenus bruts doit être aussi considérée. Si l'augmentation des recettes brutes est suffisante pour absorber l'augmentation des dépenses de façon à assurer encore un profit raisonnable sur le capital placé et pour les services rendus, les augmentations de frais ayant été effacées par l'augmentation du trafic que le public met aux mains de la compagnie, aucune augmentation ne devrait être accordée; qu'une augmentation de taux, pour être effective, doit être faite en commun pour toutes les compagnies; et que l'effet de l'augmentation des taux demandée serait de donner à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien quelque $18,000,000 de revenus additionnels, dont elle n'a pas besoin, tandis que les autres requérants qui ont besoin d'aide n'auraient à peine que $5,000,000 chacun.

M. Pitblado a comparu pour le gouvernement de la province. Il s'opposa à la requête en vue de la situation financière du Pacifique-Canadien et appuya les arguments de M. McKenzie sous ce rapport.

M. Pitblado nia à la Commission le pouvoir de faire une recommandation au Gouverneur général en conseil sous l'empire de la Loi des mesures de guerre. Il dit:

> "Mais c'est au delà de vos pouvoirs que les compagnies de chemins de fer vous demandent de recommander au Gouverneur en conseil ce qu'elles pourront faire en vertu de la Loi des mesures de guerre, et je vous soumets que la responsabilité et le pouvoir et le contrôle reposent aux mains du Gouverneur en conseil, et que les compagnies de chemins de fer n'ont aucun droit de vous demander de faire quoi que ce soit."

M. Pitblado allégua aussi que dans leur requête les chemins de fer cherchaient à mettre de côté certaines conventions. La première convention à laquelle il est fait allusion est la convention de "Passe du Nid de Corbeau" faite entre le Pacifique-Canadien et le gouvernement du Dominion. La convention est imprimée dans les Lois Fédérales 60-61 Victoria, chapitre 5. Cette convention stipule qu'en considération de la somme de $11,000 par mille payée à la compagnie du Pacifique-Canadien, n'excédant pas en tout $3,637,000, les taux seraient abaissés sur un grand nombre de commodités.

L'autre convention visée par M. Pitblado est connue sous le nom de la convention du *Canadian Northern* avec le gouvernement du Manitoba en 1901, et imprimée au chapitre 39 des Statuts du Manibota de la même année. En vertu de cette entente, en considération de la garantie des débentures de la compagnie et de la concession à bail à la compagnie du chemin de fer *Northern Pacific and Manitoba Road,* une échelle réduite de taux fut convenue par la compagnie du *Canadian Northern.*

Ni les compagnies de chemin de fer ni les contestants n'ont préparé d'analyse tendant à démontrer comment la présente requête viendrait en conflit avec lesdites conventions.

Il n'est que juste de dire que M. Pitblado ne peut être blamé sous ce rapport vu qu'il n'a pas eu assez de temps à sa disposition pour préparer une telle analyse. La

Commission a dû s'occuper de ce travail, et nous constatons qu'il n'y a aucun doute que ces conventions sont très importantes et doivent être étudiées.

M. Phippen, qui représentait le *Canadian Northern,* en réponse à M. McKenzie, déclara que si sa compagnie avait reçu de l'aide dans la même mesure que le Pacifique-Canadien elle ne demanderait aucune augmentation du tout; mais il insista que si l'on remédiait à la situation en obtenant l'aide du gouvernement, tel que suggéré, au lieu de prêts pour le montant nécessaire, les chemins de fer devraient recevoir du gouvernement des gratifications en espèces, parce qu'il était hors de question que leur frais d'exploitation étaient tellement plus élevés qu'ils sont dans l'impossibilité d'obtenir un revenu convenable ou satisfaisant de leurs entreprises.

Dans les circonstances, de l'avis de M. Phippen, une simple avance d'argent pour payer les dettes des compagnies équivaudrait à un changement de créanciers et n'apporterait pas de véritable remède financier.

La compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien n'était pas représentée à l'audience. Mais elle a demandé qu'on lui permette de répondre par écrit. Cette réponse a été produite à la Commission, le 17 août 1917, et M. Pitblado en a eu une copie. Les principaux arguments présentés au nom de la compagnie sont contenus dans ce qui suit:

"1. L'aide accordée au Pacifique-Canadien."

"Les commentaires du rapport Drayton-Acworth et des adversaires de notre demande (y compris l'avocat de la compagnie du chemin de fer *Canadian Northern*), en ce qui concerne l'aide reçue par le Pacifique-Canadien sont sérieusement trompeurs.

"Le Pacifique-Canadien a reçu, comme condition de son contrat, en considération de travaux accomplis et d'obligations à remplir—obligations perpétuelles énormes—$25,000,000 en argent, certains tronçons de chemins de fer construits par le gouvernement et 25,000,000 d'acres de terre. Pour déterminer la valeur réelle de ces item, il faut se rapporter au moment du contrat ou du parachèvement des travaux, et non pas descendre à trente ans plus tard. L'aide reçue comprend ce qui a été donné, non pas ce que la compagnie a réussi à faire, grâce surtout à ses propres efforts. La terre en question était évaluée à dix sous l'acre, en 1881. Le prix de vente minimum a été fixé à $1.25 l'acre par le gouvernement, en 1884; la compagnie, en 1885, a offert une grande étendue de terre au gouvernement, à raison de $2 de l'acre, et en 1886, le gouvernement a accepté, en plein acquittement de la dette de la compagnie envers lui, assez de terre pour couvrir la somme due, à $1.50 de l'acre. Le prétendu subside, qui était, ni plus ni moins, un dédommagement pour les fortes obligations que la Couronne imposait à la compagnie, valait, au moment du contrat, $2,500,000; en 1884, $31,250,000; en 1886, $37,500,000. Dire qu'un produit brut vaut autant pour le producteur que l'article fini pour le consommateur serait presque aussi logique et aussi juste que de prétendre que le montant reçu par la compagnie pour terres vendues dans les trente et quelques dernières années, plus la valeur actuelle des terres non vendues, telle qu'indiquée par les livres de la compagnie, représentent ce que la Couronne a donné à la compagnie, en 1881.

"Une autre fausseté évidente à relever dans les chiffres employés par l'avocat de la province et ses associés, c'est qu'on n'a pas tenu compte de l'organisation énorme et dispendieuse que la compagnie a dû établir et maintenir pour vendre et coloniser ses terres. On prétend, par déduction, que la compagnie n'a eu qu'à attendre les acheteurs et qu'elle n'a fait aucune dépense, de ce chef. On ne tient pas compte des sommes dépensées par la compagnie pour faire connaître le Canada et y attirer des colons, dépenses qu'il faudrait déduire des recettes des terres vendues et de la valeur des terres non vendues.

"2. Les réserves de la compagnie.

"Les réserves accumulées par la compagnie ne doivent pas être un facteur de la décision relative à la présente requête. Toutes les recettes de la compagnie proviennent de la vente du transport aux taux légaux établis et approuvés par la commission, et si elle a réussi à faire du boni grâce au volume de ses affaires et à l'efficacité de son administration, nous soumettons qu'on ne peut en tirer un argument, surtout lorsque nous demandons seulement une augmentation de recettes moins que suffisante à faire face aux dépenses additionnelles. Si la valeur des éléments nécessaires à la production d'une denrée qui se vend a augmenté, on peut demander, en toute loyauté, que le prix de vente de cette denrée soit augmenté en proportion.

"3. Les recettes de la compagnie n'ont pas été excessives.

"Le capital placé dans le chemin de fer Pacifique-Canadien à part les frais encourus par le gouvernement pour la construction des tronçons qu'il a faits, était de $789,115,096, au 30 juin 1916; les recettes nettes provenant de l'exploitation du chemin de fer étaient de $48,839,101, et le pourcentage des recettes sur l'argent placé était de 6·19. Pour les exercices terminés en juin 1914 et 1915, les pourcentages ont été de 5·39 et de 4·23, respectivement.

"En d'autres termes, la compagnie n'a pas toujours gagné un simple intérêt ordinaire sur l'argent placé dans le chemin de fer et n'a jamais gagné assez pour qu'on l'accuse de profits excessifs.

"La valeur de l'entreprise de la compagnie de chemin de fer dépasse $1,000,000,000, et ses actionnaires ont reçu, comme dividendes, provenant de l'exploitation du chemin de fer et des revenus spéciaux, 10 pour 100 par année, soit $26,000,000. Le profit des actionnaires de la compagnie provenant de l'usage du service par le public est de moins de 2·6 pour 100 sur la valeur de l'entreprise de la compagnie. Peut-on prétendre que c'est là un profit exorbitant ou même suffisant?

"4. Dépenses additionnelles.

"La compagnie a terminé l'exercice expirant le 30 juin 1917 avec $140,-759,986 de recettes brutes provenant du transport des marchandises et des voyageurs, et $48,157,758 de recettes nettes.

"L'augmentation des dépenses pour salaires, combustibles, etc., en 1917-18 sur 1915, pour satisfaire aux mêmes exigences qu'en 1915, bien que ces exigences soient 20 pour 100 plus grandes, sera de $19,376,922. Ces chiffres sont plus élevés que les chiffres du tableau attaché à la requête soumise en avril et représentent les dépenses vérifiées provenant de l'augmentation du prix des matériaux et de la main-d'œuvre, comme suit:—

Achats généraux..	$ 4,869,504	ou 60·3%
Achat de combustible..	6,659,441	ou 82·3%
" traverses..	695,635	ou 47·0%
" papeterie..	502,340	ou 60·0%
Main-d'œuvre..	6,650,000	ou 18·0%
Augmentation totale..	$19,376,922	ou 35·8%

"La concession de la journée de huit heures à presque tous les employés comporte une augmentation énorme et permanente dans le coût de la main-d'œuvre.

"Les augmentations demandées donneront un accroissement de recettes d'environ $17,500,000 d'après le trafic des marchandises et des voyageurs pour l'exercice terminé le 30 juin 1917. Les prix et les salaires continuent à monter

rapidement, et la compagnie ne demande que des recettes additionnelles suffisantes pour compenser partiellement les dépenses additionnelles dont elle est actuellement certaine.

"5. Sur qui tombera le fardeau.

" M. Pitblado, dans son discours devant la Commission, a prétendu que toute augmentation de taux tomberait principalement sur les expéditeurs de l'ouest canadien. A moins que les taux actuels ne soient pas relativement justes (et la Commission a déclaré qu'ils l'étaient) la différence de recettes entre une partie du pays et une autre n'est pas importante. Mais les faits ne sont pas comme M. Pitblado les représente. L'augmentation, qui se calcule sans doute sur les recettes d'exploitation brutes, pèsera relativement beaucoup sur le Canada oriental.

" Les recettes brutes provenant de l'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1917 étaient comme suit:

Recettes de l'exploitation des lignes de l'est..	$59,459,718
" " " l'ouest..	81,300,267
Milles de parcours:	
Lignes de l'est..	4,827
" l'ouest..	8,125
Revenu brut par mille de ligne dans l'est..	12,312
" " " l'ouest..	9,957

6. Nécessité des augmentations.

" La situation du chemin de fer Pacifique-Canadien est unique. Il ne peut ni ne veut prétendre qu'il lui faut cette augmentation pour pouvoir payer ses frais d'exploitation et ses frais fixes, comme c'est le cas du *Canadian Northern* et du Grand-Tronc. Son administration financière a été telle que ses frais fixes représentent une plus petite partie de ses obligations que dans le cas des autres compagnies. Il paye 7 pour 100 par année à ses actionnaires, à même ses recettes d'exploitation. Il est aussi essentiel au crédit de la compagnie et au crédit du Canada qu'il gagne ses dividendes et des bonis raisonnables qu'il importe que le *Canadian Northern* et le Grand-Tronc maintiennent leurs frais fixes. Que le *Canadian Northern* et le Grand-Tronc tombent entre les mains d'un liquidateur, on ne peut pas dire que ce serait une plus grande calamité que si la situation financière du Pacifique-Canadien était affaiblie. N'est-il pas vrai que la force, l'habileté et la volonté de gagner, de prélever et de dépenser de fortes sommes d'argent pour améliorer le service ont été d'un avantage vital pour le développement du Canada et ont contribué plus que tout autre facteur à satisfaire aux exigences du transport dans tout le pays. Cette situation peut-elle être maintenue autrement que par la force financière et des recettes suffisantes pour assurer une marge de sécurité raisonnable au capitaliste et un ample boni à utiliser comme fonds de roulement. Les demandes faites à la compagnie sont extraordinaires et continueront sans doute de l'être. Nous ne pouvons pas y satisfaire autrement et nous soumettons respectueusement qu'on ne devrait pas permettre qu'une autre situation se développe."

"7. Augmentation des recettes futures.

" On ne doit pas oublier que la requête ne concerne que les recettes brutes à obtenir dans l'avenir pendant le temps où l'augmentation accordée sera en vigueur. Pour tous ceux qui connaissent la situation des chemins de fer, il est évident que les recettes ne peuvent pas être maintenues à leur haut niveau actuel, et que la diminution des fortes consignations de munitions et des fournitures de guerre en général et du transport des soldats aura un effet marqué sur les recettes des compagnies de chemins de fer pendant le nouvel exercice.

" D'un autre côté, il est peu probable que le coût des matériaux baisse suffisamment pour compenser la diminution de recettes et, dans les circonstances, on ne peut pratiquement pas espérer que l'augmentation, si elle est accordée, s'élèvera au chiffre de notre estimation. Comme preuve, nous dirons, et l'on ne le remarquera peut-être pas sans intérêt, que les recettes brutes du Pacifique-Canadien pour la première semaine d'août sont de $400,000 inférieures aux recettes de la même semaine, en 1916."

Je prends d'abord l'objection faite par M. Pitblado et M. Waldron, que la Commission n'est pas compétente à aviser le Gouverneur en conseil sur la ligne de conduite que le gouvernement doit suivre en vertu de la *Loi des mesures de guerre.*

Généralement parlant, la juridiction de la Commission est celle que lui donne la *Loi des chemins de fer.* La *Loi des mesures de guerre* ne donne certainement aucune compétence à la Commission. Le Gouverneur en conseil n'a nullement demandé à la Commission de faire rapport sur cette question. En vertu de la *Loi des mesures de guerre,*

" Le Gouverneur en conseil a le pouvoir de faire et autoriser tels actes et choses et de faire, de temps à autre, tels ordres et règlements qu'il peut, à raison de l'existence réelle ou appréhendée de la guerre, d'une invasion ou insurrection, juger nécessaires ou à propos pour la sécurité, la défense, la paix, l'ordre et le bien-être du Canada; et pour plus de certitude, mais non pas pour restreindre la généralité des termes qui précèdent, il est par les présentes déclaré que les pouvoirs du Gouverneur en conseil s'étendront à toutes les matières tombant dans la catégorie des sujets ci-après énumérés, savoir:

" (*d*) les transports par terre, par air ou par eau, et le contrôle du transport des personnes et des choses."

5 Geo. V, chap. 2, art. 6.

Quant à la grande nécessité d'entretenir convenablement les moyens de transport pendant un temps de guerre, il n'y a évidemment pas lieu de discuter. Je crois aussi que les compagnies peuvent améliorer beaucoup leur service actuel.

Mais la requête n'est que pour faciliter la finance des compagnies de chemins de fer, et non pas surtout pour améliorer les moyens d'exploitation ou le service. La chose a été admise très franchement par M. Hanna, un des principaux témoins convoqués par le *Canadian Northern.*

A mon sens, l'objection est bien fondée et la requête doit être considérée par la Commission comme une demande d'augmentation de taux en vertu de la *Loi des chemins de fer.*

Me voici maintenant à l'argument de M. Pitblado au sujet du contrat et de la loi relatifs à la Passe du Nid-de-Corbeau et aussi du contrat du Manitoba.

En vertu des dispositions de 60-61 Victoria, chapitre 5, le Gouverneur en conseil était autorisé à accorder à la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour la construction du chemin de fer qui va de Lethbridge à Nelson en passant par la Passe du Nid-de-Corbeau, une subvention à concurrence de $11,000 par mille jusqu'à ce qu'une somme globale de $3,360,000 ait été avancée.

La compagnie a accepté la subvention; la ligne a été construite et les conditions du statut ont été remplies.

La loi contient les dispositions suivantes:

" (*d*) Qu'une réduction sera faite dans les prix et péages généraux de la compagnie tels qu'exigés aujourd'hui, ou tels que contenus dans son tarif de fret actuel, quels que soient ceux qui sont maintenant les plus bas, par charge de wagon ou autrement, sur les espèces de marchandises ci-dessous mentionnées, allant vers l'ouest, depuis et y compris Fort-William et tous les points à l'est de

Fort-William sur le chemin de fer de la compagnie, jusqu'à tous les points à l'ouest de Fort-William sur la ligne-mère de la compagnie, ou sur toute ligne de chemin de fer dans tout le Canada, possédée ou affermée par la compagnie ou exploitée pour son compte, soit que les expéditions se fassent entièrement par chemin de fer, ou par eau et chemin de fer, cette réduction devant s'élever aux proportions respectives suivantes, savoir:

Sur tous les fruits verts et frais, 33½ pour 100;
pétrole, 20 pour 100;
cordage et ficelle d'engerbage, 10 pour 100;
instruments aratoires de toutes sortes, montés ou démontés, 10 pour 100;
fer, y compris le fer en barres et en bandes, la tôle du Canada, la tôle galvanisée, en feuilles, les tuyaux, ajustages de tuyaux, clous, carvelles et fers à cheval, 10 pour 100;
fils métalliques de toutes sortes, 10 pour 100;
vitres, 10 pour 100;
papier pour les fins de construction et pour les toitures, 10 pour 100;
feutre pour toitures, boîtes et emballage, 10 pour 100;
peintures de toutes sortes et huiles, 10 pour 100;
bestiaux, 10 pour 100;
ustensiles en bois, 10 pour 100;
meubles de ménage, 10 pour 100.

" Et qu'aucun prix plus élevé que ces prix ou péages réduits ne sera à l'avenir exigé par la compagnie sur aucune de ces marchandises qui seront transportées par la compagnie entre les points susdits; ces réductions devant prendre effet le ou avant le premier janvier mil huit cent quatre-vingt-dix-huit;

" (*e*) qu'il sera fait une réduction dans les prix du fret actuels de la compagnie sur le grain et la farine, depuis tous les points de sa ligne-mère, de ses embranchements ou correspondances, à l'ouest de Fort-William, jusqu'à Fort-William et Port-Arthur et à tous les points à l'est, de trois centins par cent livres, effectuée de la manière suivante: un centin et demi par cent livres le ou avant le premier jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, et un centin et demi de plus par cent livres, le ou avant le premier jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-dix-neuf; et qu'aucun prix plus élevé que ces prix ou péages réduits ne sera exigé sur ces marchandises après les dates mentionnées, à partir des points susdits.

En examinant les tarifs du transport des pommes à certains endroits types, à l'époque où cette loi est entrée en vigueur, tels que réduits d'après la loi et le contrat, et en les comparant aux prix actuels, on trouve la comparaison suivante:

	D'après contrat. Cents.	Prix actuels. Cents
Winnipeg	55	53
Regina	83	83
Medicine-Hat	97	96
Lethbridge	100	100
Edmonton	123½	104
Macleod	114½	104

On remarquera que les taux actuels jusqu'à Regina et Lethbridge sont purement et simplement les taux stipulés par le contrat et que dans deux cas seulement on pourrait faire une hausse importante en revenant aux termes du contrat: le transport à Edmonton et à Macleod.

Cette situation ne se limite pas au tarif des pommes. Les taux applicables au pétrole en barils par wagons entiers, à partir de Fort-William, sont les suivants:

	D'après contrat. Cents.	Prix actuels. Cents.	Avec 15% d'augmentation. Cents.
Winnipeg	45½	33	39
Brandon	53	49	56
Regina	71	65	75
Swift-Current	79	76	87½
Medicine-Hat	88	84	96½
Calgary	96	95	109½
Lethbridge	92	90	103½
Saskatoon	93	74	85
Edmonton	120	95	109½

On remarquera que la hausse de 15 pour 100 n'est possible que sur le premier et les deux derniers item du tableau. Une hausse sur le transport aux autres endroits jusqu'aux taux du contrat serait beaucoup au-dessous du 15 pour 100, lequel ne pourrait être accordé, en vertu du contrat, que dans les cas de Winnipeg, de Saskatoon et d'Edmonton.

Un mouvement très important est celui des instruments aratoires par wagons entiers à partir de Toronto. En étudiant les chiffres, on découvre la situation suivante:

	D'après contrat. Cents.	Prix actuels. Cents.	Avec 15% d'augmentation. Cents.
Winnipeg	68½	62	72½
Brandon	80	73	84
Regina	97	87	100
Swift-Current	106½	96	110½
Calgary	125½	116	133½
Saskatoon	116½	95	109½
Edmonton	148	116	133½
Lethbridge	121	110	126½

Si dans chaque cas le tarif actuel est au-dessous du prix du contrat, les calculs démontrent que, dans la plupart des cas, on ne pourrait pas accorder les augmentations demandées.

Sans doute, on peut dire avec justesse que l'adoption d'une loi donnant à une nouvelle commission qu'elle crée compétence complète pour fixer des taux et péages justes et raisonnables sur les marchandises et les voyageurs comportait l'abrogation automatique de toutes les lois antérieures concernant les taux maxima. Pour soutenir cet argument, on peut sans doute dire que le but de la législature est explicitement exposé, savoir, la fixation de taux justes et raisonnables sur les marchandises et les voyageurs, en tenant compte non seulement de la raisonnabilité des taux en eux-mêmes, mais aussi du principe de l'égalité entre les districts et les expéditeurs qui ne subsisterait pas, si l'on maintenait des lois spéciales donnant des droits particuliers à un district du pays, ou créant des taux qui, par suite du changement des circonstances et des conditions, ne pourraient plus être considérés comme justes et raisonnables.

Je suis d'avis, cependant, que ce principe ne peut pas s'appliquer dans le cas actuel.

L'article 3 de la Loi des chemins de fer dispose que, à moins qu'une exception spéciale ne soit faite dans la loi, toutes les fois que les dispositions de la Loi des chemins de fer et d'une loi particulière se rapportent au même sujet, les dispositions de la loi particulière, en tant qu'il le faut pour rendre efficace ladite loi particulière, doivent primer les dispositions de la Loi des chemins de fer.

Une réduction spécifique contenue dans la loi particulière limite donc la compétence de la Commission pour ce qui est des taux. A mon sens, si grande que puisse être la pénurie des recettes d'un chemin de fer, la Commission ne peut pas hausser ces taux du Pacifique-Canadien au delà de la réduction opérée en vertu de ladite loi particulière.

Si l'on considère la manière dont nos chemins de fer sont construits et les territoires qu'ils desservent, on voit qu'il serait inutile d'augmenter les taux sur les autres

lignes, car ces lignes ne feraient pas de trafic à un taux plus élevé, lorsque le public pourrait profiter de taux inférieurs sur les voies du Pacifique-Canadien.

La situation relative au contrat du Manitoba est tout à fait différente. Là, la loi est provinciale et ne lie pas la Commission.

En premier lieu, le *Canadian Northern* est une corporation fédérale. Ensuite, en supposant qu'un quelconque des chemins de fer concurrents qui sont maintenant reliés au réseau du *Canadian Northern* soit une entreprise provinciale, la règle qui prévaut relativement aux lois particulières adoptées par le Parlement fédéral ne s'applique plus dans le cas des lois des législatures provinciales.

L'article 6 de la Loi des chemins de fer dispose que, lorsqu'un chemin de fer dont la construction ou l'exploitation est autorisée par une loi spéciale adoptée par la législature d'une province est déclaré par le Parlement du Canada entreprise d'utilité générale pour le Canada, la Loi des chemins de fer s'applique audit chemin de fer et à la compagnie qui le construit ou l'exploite, nonobstant les dispositions de la loi spéciale qui sont incompatibles avec la Loi des chemins de fer.

La situation a été reconnue par la province et par la compagnie de chemin de fer qui ont fait une requête conjointe au Parlement demandant une loi fédérale d'autorisation et de confirmation.

On a donné suite à leur requête; et, en 1901, la loi 1, Edouard VII, chapitre 53 a été adoptée par le Parlement du Canada. L'article 3 se lit en partie comme suit:—

> " 3. Rien de contenu au présent acte ou dans le bail ou le contrat reproduits aux annexes, ou de ce qui aura été fait en conformité du présent acte ou desdits bail et contrat—
>
> (*a*) ne dépouillera le Gouverneur en conseil, ni le comité des chemins de fer du Conseil privé, ni aucune commission ou autre autorité, de leurs droits ou pouvoirs (en vertu de toute législation existante ou future du Parlement du Canada), ni ne les restreindra, à l'égard d'aucune matière ou chose, obligation ou devoir."

Il en résulte que, non seulement la juridiction du Parlement a été expressément réservée, mais que les parties ont accepté la loi privée ou particulière qui la réservait spécifiquement.

Il faut considérer l'argument, en tenant compte des limites que la loi impose à la Commission.

Feu le commissaire en chef Mabee, dans son jugement dans la cause de la *Crow's Nest Pass Coal Company* vs la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, 8 C.R.C. 33, page 41, dit:

> "La Loi des chemins de fer exige que dans des conditions pratiquement semblables, les péages exigés soient égaux pour tout le monde et soient au même taux, que ce soit au poids, à la distance ou autrement, et toute réduction ou augmentation directe ou indirecte est expressément prohibée. Aucune préférence, aucun avantage indu ou déraisonnable ne peut être permis en faveur d'une personne ou d'une compagnie. Le but de la loi est de placer tout le monde sur un pied d'égalité absolue, et si nous permettions qu'on fasse des ententes pour réduire les péages ou pour accorder tout autre traitement de faveur, ce serait ouvrir largement la porte au mépris de la loi, et la Commission aurait à se débattre parmi toutes sortes de situations, d'opinions et de complications pour régler ces cas."
>
> " Qu'on comprenne bien que je ne prétends pas que tel était le but de l'entente actuelle. Les conditions qui existaient lorsque ce contrat a été fait étaient telles qu'on peut en arriver à l'opinion contraire."

Le jugement du sous-commissaire en chef dans la cause de la chambre de commerce de Regina *vs* les compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et *Canadian Northern*, 11 C.R.C. 380, page 391, se lit:

"L'intention du parlement, en adoptant l'article 315 de la Loi des chemins de fer, ne peut certainement pas avoir été de permettre aux compagnies de chemins de fer de créer des circonstances et des conditions diverses en passant un contrat avec quelqu'un et ainsi renverser l'intention de l'article. Les circonstances et conditions qui, n'étant pas tout à fait semblables, peuvent justifier des taux différents pour différents endroits doivent être, je crois, des circonstances ou des conditions du trafic et non pas des circonstances ou conditions artificiellement créées par contrat."

Lorsque la cause des taux pour Regina a été réglée, les recettes des chemins de fer étaient abondantes et les dépenses normales. On a alors considéré le contrat du *Canadian Northern* avec le Manitoba. La requête de la chambre de commerce de Regina alléguait passe-droit. Les compagnies de chemins de fer basaient leur défense sur le contrat. Le sous-commissaire en chef prétendit que ce passe-droit ne pouvait être excusé par aucun contrat et ordonna qu'on supprime la différence, en étendant la base du tarif du Manitoba au territoire des prairies.

Sans doute, la Commission ne doit pas facilement ignorer un contrat. Dans les cas où les conditions sont semblables, les contrats de taux donnent une excellente preuve de ce que le chemin de fer considère comme un taux raisonnable. Sauf lorsque les conditions changent, un contrat qui ne comporte pas de passe-droit peut bien être considéré comme concluant, à moins qu'on ne puisse démontrer que le trafic ne peut plus se faire en vertu de ce contrat, et que, dans l'intérêt public, il importe d'ordonner une hausse de taux pour permettre que le service public se fasse convenablement. Le pays s'est chargé du fardeau des obligations du *Canadian Northern* qui, en vertu du contrat, étaient garanties par le Manitoba et qui s'élevaient à une somme dépassant $25,000,000.

Les conditions de l'exploitation et du trafic, au Manitoba, ressemblent beaucoup à celles qui existent dans la Saskatchewan et l'Alberta. Leur parité a été reconnue dans la cause des taux pour Regina et le principe a été porté à sa conclusion légitime dans la cause des taux de l'ouest, avec ce résultat que les trois provinces, à partir de la date fixée dans le jugement de cette cause, ont eu une base tarifaire uniforme, applicable à chaque province, sans différenciation.

Remettre en vigueur le contrat du *Canadian Northern* et du Manitoba, serait établir la différenciation qui existait au détriment de la Saskatchewan et de l'Alberta.

Il en résulte qu'à mon avis le contrat du Manitoba, comme question de droit, ne règle pas la question. D'un autre côté, il faut de fortes raisons pour permettre qu'on établisse des taux plus élevés que ceux qui sont fixés dans le contrat.

Tout en admettant que le coût de l'exploitation du chemin de fer dépasse de beaucoup ce qu'il était, lorsque les tarifs existants sont entrés en vigueur, on prétend cependant que cette requête doit être renvoyée; mais que le secours nécessaire pour subvenir aux besoins des chemins de fer doit être donné sous forme d'aide financière directe du gouvernement, soit au moyen de prêts ou de dons absolus. On a de nouveau demandé qu'au lieu d'augmenter les taux, le pays s'empare des chemins de fer nécessiteux et que le rapport de la Commission royale chargée de faire enquête sur les chemins de fer soit adopté.

On prétend aussi que, comme le pays se porte maintenant acquéreur du *Canadian Northern* et a avancé une somme additionnelle de $7,500,000 à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique pour faciliter le paiement des obligations financières de cette compagnie, et de son promoteur et garant, la compagnie du Grand-Tronc, on ne devrait plus donner d'aide à ces compagnies sous forme d'augmentation de taux.

Il est sans doute vrai que le pays va acquérir le *Canadian Northern*, et aussi très vrai que l'avance faite au *Grand Trunk Pacific* est en grande partie pour satisfaire aux besoins non seulement de cette compagnie mais aussi de la compagnie-mère, le Grand-Tronc. Cela n'affecte en rien les droits des compagnies en vertu de la loi des chemins de fer, ni le devoir de la Commission.

On peut appliquer le principe invoqué par M. Pitblado et M. Waldron dans leur opposition à ce que la Commission agisse en vertu de la *Loi des mesures de guerre.*

La situation tarifaire et la question des chemins de fer en général sont remplies de difficultés, mais il y a au moins quelque chose de clair. Entre autres choses, il est évidemment du devoir de la Commission d'accorder des taux justes et raisonnables aux entrepreneurs de transport pour les services qu'ils rendent. Il est également clair que la Commission ne peut ni ordonner ni mettre en vigueur des taux qui ne soient pas rémunérateurs pour les entrepreneurs de transport, sans déroger au principe de la Loi des chemins de fer en refusant à ces entrepreneurs un taux raisonnable et juste. On ne peut pas dire que la mise en vigueur d'un taux non rémunérateur soit juste envers l'entrepreneur.

La question concerne directement les expéditeurs et les consignataires d'un côté, et les entrepreneurs de transport de l'autre; mais pour trouver ce qui serait un taux juste pour le transport du charbon par le Grand-Tronc, depuis la frontière jusqu'à Toronto, il est difficile de considérer le fait que le pays a libéré le Grand-Tronc d'une dette en faisant une avance en argent au *Grand Trunk Pacific* comme une raison de ne pas adopter un taux juste et raisonnable par ailleurs.

Il est également clair que les pertes subies par le Grand-Tronc dans l'exploitation du *Grand Trunk Pacific* ne sont pas une raison d'augmenter des taux justes et raisonnables par ailleurs.

Il n'y a pas de raison pour que le *Canadian Northern* soit exploité à perte simplement parce qu'il appartient à l'Etat. D'après la Loi des chemins de fer, la Commission ne peut certainement pas refuser au public un taux qu'il serait raisonnable d'accorder à des particuliers possédant ce réseau. Il semble qu'un chemin de fer national, comme tout autre chemin de fer, doit être exploité de manière à payer ses frais. L'intérêt sur les valeurs du *Canadian Northern* ne peut certainement pas être considéré comme une chose sans importance pour le pays.

Qu'il y ait moyen de payer cette dette ou non, la Commission ne peut pas, en vertu de la Loi des chemins de fer, mettre le *Canadian Northern* sur un autre pied que les autres chemins de fer au point de vue des taux, pour la seule raison que le pays va en détenir les actions à l'avenir.

De même, il n'appartient pas à la Commission de déterminer si un groupe de chemins de fer doit se fusionner ou non, même si, de l'avis de la Commission, cette fusion permettrait une réduction de taux. La Commission n'a pas de fonctions législatives, mais, d'un autre côté, c'est un corps statutaire ayant une juridiction statutaire. La constitution en corporations des compagnies de chemins de fer, la détermination de leurs routes, la question de la possession des chemins de fer par les particuliers ou par l'Etat, voilà des questions qui ressortissent au seul Parlement.

La politique recommandée par la Commission d'enquête ne peut être adoptée ni rejetée par la Commission des chemins de fer. La question n'est pas du tout de notre compétence et ne peut être considérée dans cette demande.

Sauf pour les besoins des chemins de fer, on s'oppose à toute augmentation, en alléguant que les affaires générales et l'état financier du pays sont tels que toute augmentation de tarifs chargerait le peuple d'un fardeau indu, sinon lourd.

Cette objection ne se rapporte pas seulement à Winnipeg mais elle a été soulevée avec force à cet endroit, par M. McKenzie qui a parlé de la désertion des terres et du manque de vraie prospérité.

Sans doute, plus le tarif est élevé, plus il en coûte cher au pays; mais il semble que le pays, en général, peut plutôt payer une augmentation de taux que courir le risque d'une faillite ou d'un embarras du transport.

L'industrie de l'automobile est un assez bon indice de prospérité. Le *Public Service Monthly,* publié par le ministère de l'Agriculture de la Saskatchewan, dans son numéro d'août dernier, dit:

"Les dossiers du secrétariat provincial indiquent que l'industrie de l'automobile dans la province de la Saskatchewan se développe par sauts et par bonds. Il y a quelque temps, le *Public Service Monthly* prédisait une forte augmentation dans le nombre des voitures autorisées, mais même ceux qui étaient dans les meilleures conditions pour savoir n'avaient jamais prévu un taux d'augmentation aussi phénoménal que celui qui s'est maintenu pendant les six premiers mois de 1918. A la fin de juin, le nombre des licences était de 26,640, contre 13,039 pour la même période de 1916, augmentation de plus de 100 pour 100. Les chiffres pour juillet ne sont pas encore prêts, mais le plus grand nombre, au moment où nous écrivons ceci, est de 28,510, et le même taux d'augmentation sur l'année 1916 se maintient. Les numéros d'immatriculation sont émis par ordre numérique, cette année, de sorte que le numéro le plus élevé indique le nombre des licences délivrées.

"Voici le nombre des licences émises pendant les six premiers mois des deux années:

	1916.	1917.
Janvier..	794	1,985
Février..	350	654
Mars..	839	3,105
Avril..	4,530	7,794
Mai..	4,914	9,015
Juin..	1,612	4,087

"Au mois de mai, on n'émettait pas moins de 347 numéros par jour ouvrier. La plupart de ces numéros se donnent au bureau, mais on en envoie un bon nombre par la poste.

"On constate des augmentations semblables dans toutes les autres branches de l'industrie de l'automobile. Le nombre des garages publics est actuellement de 1,020 et il y a 462 marchands de voitures. Dans les deux cas, ces chiffres dépassent de beaucoup ceux des années précédentes. On emploie aussi beaucoup plus de motocyclettes. Le nombre des licences, à la fin de juillet, en était de 424 dont 276 nouvelles."

La situation est très semblable dans les deux autres provinces auxquelles M. McKenzie s'intéresse particulièrement: le Manitoba et l'Alberta. Cette situation, dans une communauté agricole, ne peut être considérée que comme un résultat des hauts prix obtenus pour le grain, le bétail et les autres produits agricoles.

On a fait une objection semblable dans l'est. Là, la fabrication des munitions a permis d'atteindre au double de la prospérité des provinces des prairies.

Les chiffres présentés par les adversaires de la requête, si exactement qu'ils aient été pris dans les rapports annuels des compagnies et dans les statistiques du gouvernement, sont de peu de valeur pour déterminer la situation des compagnies et la lourdeur de leur fardeau actuel, à cause des récentes augmentations dans les prix.

Les prix augmentés sont en grande partie le fait des hausses du printemps et de cet été. Au surplus, l'augmentation ne semble pas être finale. Elle paraît plutôt devoir continuer.

Les derniers rapports annuels ne contiennent donc pas ces augmentations et ne peuvent pas nous aider à tirer une juste conclusion relativement à cette requête. Le fait est que, depuis la publication des derniers rapports annuels, il s'est produit des augmentations anormales dans les prix.

L'argument de M. McKenzie est que les prix ne sont pas le seul facteur, mais que l'augmentation des recettes brutes des compagnies peut bien compenser l'effet des hausses et qu'il faut considérer l'augmentation des recettes autant que la hausse des prix.

Comme question de fait, la hausse des prix n'a pas été compensée par l'augmentation des recettes, comme l'indiquent les rapports mensuels les plus récents.

Les opérations du *Canadian Northern* pendant les mois de juillet, août et septembre de cette année et de 1916 ont donné les résultats suivants:

	Recettes brutes.	Dépenses.	Recettes brutes.	Dépenses.
Juillet 1917..	$3,844,883	$2,940,026	$ 904,856	76·46
" 1916..	3,834,191	2,636,812	1,197,379	68·77
Août 1917.	3,405,200	2,812,000	593,200	82·57
" 1916.	3,684,900	2,612,900	1,072,000	70·90
Septembre 1917.	3,341,700	2,915,800	425,900	87·23
" 1916.	3,187,900	2,455,300	732,600	76·95

On ne peut pas ignorer ces résultats. Ils indiquent que si les recettes brutes du mois de juillet ont légèrement augmenté, les recettes nettes ont diminué de $292,523, soit 24·43 pour 100. D'un autre côté, août accuse une diminution de $279,700 dans les recettes brutes et un accroissement de dépenses de $199,100, ce qui fait une réduction de $478,800 dans les recettes nettes, c'est-à-dire de pas moins de 44·66 pour 100. En septembre, il y a eu une nouvelle augmentation des recettes brutes s'élevant à $153,800, mais encore les dépenses ont augmenté de $460,500, ce qui a réduit la recette nette de $306,700, soit de 41·86 pour 100, malgré l'augmentation de la recette brute.

Les chiffres ci-dessus proviennent des états mensuels de la compagnie. Les chiffres, pour ces trois mois, sont pris dans le bilan général de la compagnie émis pour le trimestre finissant le 30 septembre 1917. Ce bilan de trimestre comprend aussi les résultats du même trimestre de l'exercice précédent. Le bilan trimestriel donne comme revenu total de la compagnie, pour ces trois mois, $10,591,807.57 contre $10,706,995.89 pour la même période de l'année précédente. Le résultat est une diminution, relativement faible, de $115,188.32 dans les recettes brutes, ce qui ne représente qu'un peu plus d'un pour cent.

Les dépenses sont de $8,667,867.95 pour les trois mois de 1917 contre $7,704,982.67 de dépenses pour la même période de l'année précédente. L'augmentation de dépense est de $962,885.28, soit plus de 12·49 pour 100.

Le revenu net pour la période de 1917 s'élève à $1,923,939.62, contre $3,002,013.22 pour la période de 1916. Une diminution de $1,078,073.60 dans les revenus nets représente 35·91 pour 100.

Comme question de fait, l'augmentation des dépenses est plus grande que d'après les totaux que je viens de donner. Des travaux nécessaires ont été retardés, à cause de l'état financier de la compagnie. Le chemin de fer *Canadian Northern* ne peut certainement pas être accusé d'avoir dépensé plus qu'il ne fallait pour l'entretien de ses lignes. Comme question de fait, on l'a acccusé du contraire, dans le passé, et les sommes dépensées par la compagnie, sous ce rapport, peuvent être considérées comme relativement faibles.

Bien que, pendant la période que nous étudions, la compagnie n'ait dépensé, pour l'entretien de son emprise de voie et de ses constructions, que $1,976,869.14 en 1917, contre $2,279,658.41 en 1916, ce qui constitue une économie apparente de $302,789.27, soit 13·28 pour 100, en réalité la dépense n'a pas été supprimée mais retardée, et le seul résultat du retard de l'entretien et des réparations est que la dépense ultime doit être plus grande que si on l'avait faite promptement et si l'on avait fait les travaux d'entretien et de réparations au fur et à mesure des besoins.

Ce décroissement des dépenses est absolument annulé par les autres augmentations. Par exemple, le coût de l'entretien du matériel roulant (travaux nécessaires et réparations aux locomotives, et au reste du matériel) a augmenté de $1,156,419.57 en 1916 à $1,502,779.46 en 1917, soit de 30 pour 100.

Je citerai aussi l'augmentation de $4,491,149.49 dans le coût du transport pour cette période de 1917, contre $3,655,746.23 pour la même période de l'année précédente.

Les résultats du mois d'octobre sont d'un intérêt particulier, car, dans ce mois, il y a une augmentation substantielle dans les recettes brutes. Les recettes de 1917 se sont élevées à $3,941,612.62, contre $3,716,784.77 pour octobre 1916. Augmentation de recette brute, $224,827.85, soit plus de 6 pour 100.

Mais les dépenses se sont accrues dans une bien plus grande proportion. Celles d'octobre 1916 étaient de $2,496,512.98, tandis que celles d'octobre 1917 sont de $3,-350,486.03. L'augmentation s'élève à $853,973.25, soit 34·20 pour 100.

Résultat fatal, les recettes nettes ont subi une baisse alarmante de $1,220,271.99 à $591,126.59, diminution de $629,145.40. En résumé, malgré une augmentation de 6 pour 100 dans les recettes brutes, les recettes nettes de la compagnie ont baissé de 51·55 pour 100.

On doit cependant remarquer que dans ce mois, on n'a pas pratiqué la même économie que dans le trimestre précédent en ce qui concerne l'entretien de la voie et des bâtiments. Mais on n'a pas fait de dépenses extravagantes de ce chef. Les dépenses de 1917 se sont élevées à $694,653.25, contre $510,141.25. Comme l'augmentation des frais est visible dans les autres comptes, on ne peut pas prétendre que l'augmentation dans les chiffres est due à des dépenses imprévoyantes ou extravagantes du chemin de fer.

On a déjà fait remarquer que la compagnie dépense relativement peu sur son emprise de voie.

Si l'on ne peut nier la nécessité de toutes les économies possibles, certaines économies ne peuvent se faire sans qu'il en résulte une diminution d'efficacité et des dommages non seulement pour la compagnie mais aussi pour cette partie du public qui compte sur le transport auquel elle a droit. Il suffit de donner un exemple des résultats de l'insuffisance de l'entretien ou des réparations. Le mouvement du grain, dans l'automne de 1916, vers la tête des lacs, a été faible. Les recettes d'octobre aux têtes de lignes des lacs ne se sont élevées qu'à 19,673,341 boisseaux de blé, contre 53,-367,710 boisseaux en octobre 1915. Le total des arrivages de grain, pour le mois, en 1916, ne s'est élevé qu'à 27,189,876 boisseaux, contre 60.786,715 en octobre 1915. En octobre cette année, on a reçu 27,729,126 boisseaux de blé et 31,851,584 de toute sorte de grains, augmentation de 4,661,708 sur le même mois de l'année précédente, soit plus de 16 pour 100. Mais le *Canadian Northern* n'a transporté, en octobre dernier, aux têtes de lignes des lacs, que 7,653 wagons, tandis qu'il en avait transporté 8,610 en octobre de l'année précédente. Au lieu d'une augmentation proportionnelle dans le trafic du grain, sur le chemin de fer, il y a eu une diminution de 957 wagons, dans le mois soit 11 pour 100.

La raison principale de cette diminution était l'état de la ligne entre Winnipeg et Port-Arthur. On ne pouvait pas faire la vitesse correspondant aux horaires, et souvent des trains déraillaient. L'efficacité dans le transport, y compris un service suffisant aux têtes de lignes, assez de wagons et de locomotives pour le trafic qui se présente, et un ligne de chemin de fer bien entretenue et bien réparée, voilà ce dont le public a besoin surtout.

Cette efficacité ne peut être donnée que par les compagnies qui font d'assez bonnes affaires pour produire le fonds nécessaire à entretenir le chemin de fer et à satisfaire la demande de transport toujours croissante.

Le transport qu'on laisse trop longtemps aux seuls soins de compagnies insolvables ou financièrement embarrassées, doit nécessairement venir à manquer, au grand détriment du pays.

La Commission a à décider si, à la lumière des faits qui précèdent, elle devrait mettre le contrat du Manitoba en vigueur. Si le contrat du Manitoba est mis en vigueur, il ne peut pratiquement pas y avoir d'augmentations de taux dans le territoire de l'ouest où se fait le gros du trafic du *Canadian-Northern.*

S'il fallait suivre la pratique usuelle qui prévaut entre les parties à un contrat commercial, si la Commission avait pour devoir de considérer le contrat au seul point de vue du droit et de ne s'occuper que des parties contractantes, sans égard à la commodité et aux besoins du public, il se peut que le seul fait que les taux mentionnés dans le pacte ne sont pas une rémunération suffisante du service rendu et peuvent conduire à l'insolvabilité ne soit pas une raison d'augmenter la rémunération.

Si un constructeur consent à faire un travail pour une rémunération insuffisante, sa perte ou le montant de sa perte ne le dégage pas des obligations de son contrat.

Il est facile de voir qu'il faut faire une distinction entre un entrepreneur et une compagnie de chemin de fer. Les prix d'un entrepreneur ne sont pas sujets au contrôle du gouvernement ou d'une commission. Les prix des compagnies de chemins de fer le sont. L'entrepreneur n'a aucune obligation envers le public. La compagnie de chemin de fer en a. La nécessité publique et le service à donner sont une justification directe de la construction d'un chemin de fer ou de la constitution en corporation d'une compagnie de chemin de fer. En outre, quand un entrepreneur obtient par son contrat une rémunération excessive, ce fait en lui-même ne l'empêche pas de mettre son contrat en vigueur et de percevoir ce qui lui est accordé jusqu'au dernier sou. Or la Commission n'est liée par aucun contrat en vertu duquel un chemin de fer puisse avoir droit à un taux démesurément élevé. Elle réduit les taux suivant ce qu'elle trouve juste et raisonnable.

Sous tout autre régime, les officiers du trafic de la compagnie pourraient, dans bien des cas, faire, de temps à autre, des contrats spéciaux avec les expéditeurs à des prix injustement hauts ou bien donner à des expéditeurs amis des taux déraisonnablement bas.

Dans les deux cas, le but de la loi, qui est d'assurer l'uniformité, autant que la raisonnabilité des taux, serait manqué.

Un taux trop bas est un taux déraisonnable aussi bien qu'un taux trop élevé, et l'on ne peut savoir si un taux est trop bas ou trop haut qu'en sachant quel est le coût du service, coût qui doit varier au besoin.

On a dit que les directeurs des compagnies de chemins de fer avaient des devoirs envers le public d'abord, envers les employés de la compagnie ensuite et, en troisième lieu, envers les actionnaires de la compagnie.

Je dirais que le devoir envers le public, qui comporte un service de transport convenable et suffisant, est le devoir le plus important.

Le simple fait qu'un pacte, par suite du changement des circonstances, devient impraticable et n'alloue que des taux insuffisants pour permettre à la compagnie de tenir sa propriété en bon état et satisfaire les besoins courants du transport, et, en outre, cause des pertes aux actionnaires, n'est pas une raison pour que la compagnie ne remplisse pas sa première obligation d'exploiter convenablement le chemin de fer.

Il se peut bien qu'un contrat signé par les directeurs élus par les actionnaires ne puisse pas être mis de côté à la demande des actionnaires eux-mêmes; mais il est clair qu'aucun contrat ne doit empêcher que le public obtienne la jouissance complète du service de transport, que le bon entretien de la propriété de la compagnie rendrait possible.

En outre, un contrat imprévoyant ne nuit pas seulement à la compagnie qui l'a signé et à la partie du public qui se sert de ses lignes. Le Parlement a autorisé la construction des chemins de fer, de telle manière que souvent la ligne d'une compagnie est parallèle à celle d'une autre, sur une si grande longueur que, dans bien des cas, un taux trop bas fixé par un contrat signé par une compagnie doit être adopté par l'autre. Comme résultat, les autres compagnies souffrent autant que celle qui est liée par le contrat, et cela par suite d'un acte sur lequel elles n'ont pas eu le moindre contrôle.

Il appert aussi qu'un contrat qui fixe un taux non rémunérateur devant s'appliquer à un district crée une différenciation préjudiciable aux autres districts où le trafic et les conditions de l'exploitation sont les mêmes et enfreint les dispositions de la loi qui exige l'uniformité des taux.

La Commission ne considère pas qu'un contrat conclu par un expéditeur justifie un taux trop élevé. D'après le même principe, lorsque les taux fixés par contrat deviennent démesurément bas, par suite du changement des conditions et de l'augmentation des frais, ces taux doivent être rendus raisonnables, quel que soit le contrat.

A une époque normale, le contrat était libre de toute objection. La différenciation qu'il causait dans un district au détriment de l'autre avait été corrigée dans les causes

des taux pour Regina et des taux de l'Ouest. Avec les frais encourus maintenant et les conditions qui existent, le contrat maintient un taux déraisonnable avec lequel le *Canadian Northern* ne peut pas entretenir convenablement sa propriété; et les conditions étant changées, il faudrait, malgré le contrat, que des taux plus élevés soient établis, conformément aux principes ci-dessus et à la pratique de la Commission.

L'effet de l'augmentation des frais sur les recettes des chemins de fer n'est pas particulier au *Canadian-Northern.* Le Pacifique-Canadien dont le domaine est beaucoup plus vaste et les opérations plus diverses, n'accuse pas aussi rapidement, dans ses rapports, l'effet des différentes augmentations de frais que le *Canadian-Northern.* Cependant, les rapports du Pacifique-Canadien pour septembre indiquent une augmentation de $80,935 dans les recettes brutes sur les lignes de l'Est et de $64,803, sur celles de l'Ouest. Mais les dépenses ont grandement augmenté. L'augmentation a été de $732,049 sur les lignes de l'Est et de $839,145 sur les lignes de l'Ouest. Comme résultat, avec un revenu brut total de $11,475,695 contre $11,380,039, septembre de cette année comparé à septembre 1916 a produit un revenu net de $3,727,173 contre $5,202,611. En d'autres termes, la diminution dans les recettes nettes sur le réseau pour le mois s'élève à $1,475,438, soit 28·3 pour 100.

Si l'on prend le Grand-Tronc de chemin de fer comme ligne-type de l'Est—il n'y a pas de doute que l'on peut la regarder comme telle—les résultats actuels sont à peu près les mêmes que ceux du Canadian-Northern.

L'augmentation du trafic que les adversaires de la requête ont signalée comme inévitable a eu lieu, mais l'augmentation de la recette brute n'a pas été suffisante à compenser les pertes causées par l'accroissement des dépenses.

La recette totale du transport sur le Grand-Tronc pendant la période de dix mois de 1917, c'est-à-dire du 1er janvier au 31 octobre s'est élevée à $43,366,844, contre $39,100,498 pour la même période l'année précédente. L'augmentation est donc de $4,266,346, soit pratiquement 11 pour 100.

Pour la même période, en 1917, les frais d'exploitation se sont élevés à $33,689,532.48, contre $27,479,538.79 en 1916. Augmentation de $6,209,993.69, soit 22·59 pour 100.

En comparant les chiffres du mois d'octobre à ceux de cette période de dix mois, on constate que les frais augmentent malheureusement et que le transport dans les derniers mois de l'année est sujet à de plus lourds fardeaux que dans les premiers mois.

La recette du transport pour octobre de cette année s'est élevée à $4,703,643, contre $4,618,000, en 1916. L'augmentation persiste, bien que dans une moindre proportion, l'augmentation totale était de $85,643, soit 1·85 pour 100.

Mais les dépenses pour octobre de cette année se sont élevées à $3,876,019.95, contre $3,111,193.36 pour le même mois de l'année précédente. Augmentation de $764,826.59, soit 24·58 pour 100.

Le résultat sur la recette nette du transport est qu'elle s'est élevée à $708,830.05 en octobre 1917, contre $1,390,537.64 pour le mois de l'année précédente. Diminution de $681,607.59, soit 49 pour 100.

On ne peut douter de l'effet du coût de l'exploitation des chemins de fer sur le pays en général. Cette perte de 49 pour 100 dans les recettes nettes peut bien se comparer aux chiffres du Canadian-Northern pour octobre, où la diminution de la recette nette s'est élevée à 51·55 pour 100.

Vu les résultats actuels, on ne peut hésiter à dire que si les chemins de fer doivent maintenir une efficacité convenable et satisfaire à la demande de transport du pays, il leur faut plus de revenus.

J'ai déjà parlé de cette difficulté, en traitant de la situation critique de l'Ouest, provenant des contrats et des lois mentionnées. Il y a aussi des difficultés dans l'Est, dues particulièrement à l'exploitation du Grand-Tronc à certains tarifs.

Les taux dans l'Est ont été en grande partie contrôlés par la concurrence de la navigation et des chemins de fer américains.

Généralement parlant, il n'y a pas de doute qu'une compagnie peut ignorer la concurrence si elle le veut; il n'y a pas de doute non plus que la hausse des taux de navigation a beaucoup diminué la concurrence de ce chef.

Mais la situation du Grand-Tronc s'aggrave du fait qu'une grande partie de son réseau est en territoire américain. Une grande partie de son trafic lui vient de certains endroits des Etats-Unis, grâce à sa possession du *Chicago and Grand Trunk Railway* et d'autres filiales américaines. Ces réseaux secondaires des Etats-Unis (qui non seulement appartiennent aux actionnaires du Grand-Tronc, mais sont exploités par les fonctionnaires du Grand-Tronc comme étant les parties d'un seul réseau) sont exploités à des taux moins élevés que ceux qui prévalent dans l'est du Canada.

Non seulement le Grand-Tronc transporte en territoire canadien des marchandises de provenance américaine en destination d'un endroit des Etats-Unis, mais il transporte aussi au Canada des marchandises de provenance américaine qui font une concurrence directe aux producteurs, aux marchands de gros et aux commerçants canadiens. La différenciation était encore plus grande dans le passé qu'elle l'est maintenant.

En 1907, on a adressé une requête à la Commission pour faire supprimer cette différence de taux et l'ordonnance rendue dans ce qu'on a appelé la cause des taux internationaux a débarrassé le producteur canadien de cet obstacle. Cette ordonnance réduisait les taux en territoire canadien, de manière à les rapprocher le plus possible des taux en vigueur en territoire américain.

Sans doute, le Grand-Tronc proprement dit a profité du trafic obtenu par ses filiales américaines, mais malheureusement sa recette en territoire américain basée comme elle l'était sur des tarifs inférieurs a baissé au point de rendre improfitable l'exploitation de ces filiales. Par suite, le Grand-Tronc a dû combler, de temps à autre, les déficits très considérables des parties américaines de son réseau.

De cela encore les expéditeurs canadiens se sont plaints. Ils ont allégué que les bonis réalisés par la compagnie sur ses tarifs servaient à faire du transport aux Etats-Unis au-dessous du prix coûtant.

La Commission a examiné cet aspect de la question des taux dans son jugement sur les taux de l'Est; et, de fait, les augmentations accordées n'ont pas été aussi fortes qu'elles l'auraient été si la base des taux du réseau américain avait été plus élevée.

Les détails de ces déficits donnés à la Commission par la compagnie ont été mis au dossier de la cause des taux de l'Est, en 1915. Ils se rapportaient aux déficits de 1914. Le déficit net de la compagnie provenant de l'exploitation de ses filiales américaines et déduit des recettes nettes de la compagnie mère s'élevait à $1.230,448.89.

Mais je comprends qu'avec l'augmentation du trafic causée par la guerre, avant que l'anormalité des taux actuels ne prévale, la recette des filiales s'est grandement relevée et la compagnie mère s'est trouvée pratiquement, sinon tout à fait déchargée du fardeau de ces déficits. Ainsi l'indiquent les rapports statutaires.

A cause des besoins de la compagnie et des déficits du passé sur les lignes secondaires de la compagnie aux Etats-Unis, la Commission a espéré que la situation tarifaire s'améliorerait en territoire américain et que la compagnie tirerait profit de toutes les augmentations de taux permises par les commissions compétentes.

La situation créée par la hausse des frais paraît être à peu près la même aux Etats-Unis qu'au Canada.

La Commission du commerce entre Etats l'a reconnu dans un rapport au Congrès basé sur les besoins financiers des chemins de fer, autant que sur les demandes du peuple concernant les taux.

On doit aussi remarquer que la Commission du commerce entre Etats a récemment accordé une augmentation substantielle sur le mouvement très considérable de l'acier et du fer dans l'Ouest.

La Commission du commerce entre Etats a aussi autorisé des augmentations générales dans ce qu'on appelle le territoire de la *Central Freight Association* jusqu'au 29 juin dernier. Pour une raison ou pour une autre, les compagnies de chemins de fer

ne les ont pas mises en vigueur autant qu'elles le pouvaient là-dessus ni sur les marchandises ordinaires. La question de M. Hardwell a été discutée par les administrateurs de la compagnie.

Peut-être qu'un des tarifs les plus importants, au point de vue de la situation de l'expéditeur canadien d'un côté et de la concurrence américaine de l'autre, est le tarif de Détroit qui comprend des taux de Détroit à Toronto et à Montréal, y compris les endroits intermédiaires.

Les taux du Grand-Tronc au Canada qui ont de l'importance sur ce point sont les taux de Windsor (qui est sans doute une station intermédiaire) à Toronto et Montréal sur lesquels sont basés les taux de toutes les stations intermédiaires.

La base sur laquelle le trafic s'est fait depuis la publication du tarif autorisé dans la cause des taux de l'est du Canada, et avant la publication de ceux qui ont été autorisés aux Etats-Unis dans la cause du 15 pour 100, est indiquée dans le tableau suivant:—

	Classe 1. Cents.	Classe 2. Cents.	Classe 3. Cents.	Classe 4. Cents.	Classe 5. Cents.
Détroit à Toronto	38	33	24	17	14
Windsor à Toronto.	38	33	29	24	19
Windsor, différences	0	0	5	7	5

	Classe 1. Cents.	Classe 2. Cents.	Classe 3. Cents.	Classe 4. Cents.	Classe 5. Cents.
Détroit à Montréal.	61·5	53·3	41·0	28·7	24·6
Windsor à Montréal	60·0	53·0	45·0	38·0	30·0
Windsor, différences	–1·5	–0·3	4·0	9·3	5·4

On verra par ces tableaux qu'un expéditeur de Windsor, station intermédiaire, pour les marchandises de la cinquième classe qui est considérable, payait 5 cents de plus que l'expéditeur de Détroit pour un transport à Toronto, et 5·4 cents de plus pour un transport à Montréal.

La disparité n'était pas aussi sensible dans le passé, la Commission ayant augmenté les taux des catégories de 2 cents d'abord, pour la cinquième classe, augmentation réduite ensuite à un cent. Les autres catégories étaient en proportion.

Les augmentations ont été accordées au Canada, à cause de la situation financière du Grand-Tronc. La Commission croyait que malgré une grande différence apparente pendant la guerre et pendant que la demande de toutes les commodités était très forte, l'expéditeur canadien ne souffrirait pas.

Cet obstacle nouveau a été accepté joyeusement par les expéditeurs de l'Est.

A la suite de la publication des tarifs autorisés aux Etats-Unis dans la cause du 15 pour 100, les taux étaient comme suit:—

	Classe 1. Cents.	Classe 2. Cents.	Classe 3. Cents.	Classe 4. Cents.	Classe 5. Cents.
Détroit à Montréal.	70	61½	47	33	28
Windsor à Montréal	60	53	45	38	30
Windsor, différences.	–10	–8½	–2	5	2

De Détroit à Toronto on n'a pas haussé les taux alors. Les taux du territoire de la *Central Freight Association* étaient encore à l'étude à la Commission du Commerce entre Etats. Cette commission, tel que mentionné précédemment, a annoncé sa décision le 29 juin dernier. Elle accordait des augmentations, indépendamment du 15 pour 100 précédemment alloué, mais les compagnies de chemins de fer, quelle que fût leur raison, n'ont pas profité de cette décision pour hausser les taux de Détroit à Toronto avant le 1er décembre.

Lors de l'audition de cette cause et jusqu'au premier courant, si l'on avait donné suite à la demande d'une augmentation de 15 pour 100, il en aurait résulté que les taux de Détroit à Toronto pour les marchandises de 1re classe, auraient été de 5·5 cents plus bas que de Windsor à Toronto, et la différence en faveur de l'expéditeur de Détroit sur les articles transportés comme 5e classe au marché de Toronto aurait été de 8 cents au détriment de l'expéditeur de Windsor. La même différence désavantageuse se serait fait sentir à tous les endroits intermédiaires.

La compagnie a permis à la Commission d'accorder l'augmentation sans établir de différenciation nuisible à l'expéditeur canadien, en déposant ses tarifs augmentés, tels qu'autorisés dans le territoire de la *Central Freight Association,* taux devant entrer en vigueur le premier courant, comme nous l'avons déjà dit.

Le tableau suivant montre les taux qui seront désormais en vigueur sur les articles expédiés de Détroit. Ces taux ont été établis en vertu du tarif en date du 1er décembre 1917 de la compagnie, et comportent l'augmentation de 15 pour 100 demandée par la compagnie et que ce jugement accorde:—

	Classe 1. Cents.	Classe 2. Cents.	Classe 3. Cents.	Classe 4. Cents.	Classe 5. Cents.
Détroit à Toronto..	50	42½	33½	25	17½
Windsor à Toronto.	43½	38	33½	27½	22
Windsor, différences.	−6½	−4½	0	2½	4½

	Classe 1. Cents.	Classe 2. Cents.	Classe 3. Cents.	Classe 4. Cents.	Classe 5. Cents.
Détroit à Montréal.	70	61½	47	33	28
Windsor à Montréal	69	61	52	43½	34½
Windsor, différences.	−1	−½	5	10½	6½

Naturellement, on n'a pas obtenu la parité absolue. On a jugé impossible de l'obtenir dans la cause des taux internationaux. Bien que, par suite des besoins de la compagnie et du fait que le tarif américain plus élevé a été aussitôt adopté, le taux établi ne réponde pas à tout ce qu'on peut désirer, je suis d'avis d'autoriser l'augmentation de 15 pour 100 sujette, cependant, aux exceptions contenues dans la demande.

On a cherché à appliquer les augmentations sur tout le réseau de chemins de fer de l'Est à l'Ouest. Les augmentations que les compagnies désiraient obtenir devaient affecter entièrement le territoire oriental. Par conséquent, le nouveau tarif de chemins de fer se trouva à affecter directement la situation dans l'Est, bien que le mouvement s'opérât exclusivement dans le territoire occidental.

On a glosé beaucoup à propos du retard à connaître de la demande d'une augmentation par les chemins de fer. On a parlé des retards des chemins de fer au sujet de l'échelle des taux de Détroit. Je crois donc utile de citer ici une partie du mémoire en date du 7 avril 1917 du commissaire en chef adjoint. En vertu de ce mémoire, toute augmentation de taux, sur les voies ferrées et lacustres, est suspendue jusqu'à ce que la question ait été discutée au cours des séances de la Commission dans l'Ouest, et le commissaire indique la direction à suivre au sujet de ces augmentations sur tout le réseau:—

> "Un des représentants de l'une des compagnies de chemins de fer nous a déclaré, lors des séances d'ouverture le 20 mars dernier, que les compagnies de chemins de fer avaient l'intention de soumettre prochainement une échelle d'augmentation des taux sur tout le réseau ferroviaire de l'Est à l'Ouest. Si tel est le cas, les compagnies de chemins de fer feraient bien de soumettre ces échelles sans délai afin de permettre à ceux qui y objecteront de se faire entendre au cours des séances de la Commission dans l'Ouest, séances qu'elle sera obligée de tenir pour étudier les échelles de taux qui sont actuellement devant elle."

Les *Boards of Trade* de l'Ouest ont réclamé fortement contre les tarifs subséquemment soumis qui augmentaient les taux sur tout le réseau de chemins de fer, et ils ont demandé que la question soit entendue.

Pour une raison ou une autre, les compagnies de chemins de fer ont négligé de soumettre, comme elles avaient été enjointes de le faire, les tarifs applicables au réseau ferroviaire. Elles ont allégué que par suite du manque de commis elles s'étaient trouvées dans l'impossibilité de complaire à la Commission, bien que les séances de la Commission dans l'Ouest, où se discutèrent la question de l'augmentation des taux par voie ferrée et lacustre et celle de la demande d'une augmentation générale de quinze pour 100, fussent tenues aussi tard qu'en juin, c'est-à-dire deux mois après que la direction eût été donnée.

Au mois de septembre dernier, des protestations venues de l'Ouest mirent la Commission au courant de la négligence des compagnies. Il en résulta que la Commission dût siéger de nouveau pour entendre la question de ces augmentations sur tout le réseau, augmentations auxquelles objectaient non seulement les *Boards of Trade* de l'Ouest, mais encore la *Canadian Manufacturers' Association.*

Les séances ainsi rendues nécessaires eurent lieu à Calgary, Edmonton, Saskatoon, Régina, Winnipeg et Fort-William. Le 9 novembre, la Commission prononçait un jugement autorisant l'augmentation des taux sur tout le réseau de chemins de fer. Il est bon de noter que la dernière séance eut lieu à Fort-William, le 22 octobre.

D'après la preuve, on doit étudier ces taux d'après une base différente. Les compagnies ont déjà obtenu une lourde augmentattion: les taux fondamentaux de première classe jusqu'à Fort-William ont été portés de 75 à 81 cents, les autres classes étant augmentées en proportion. De cette augmentation de 6 cents sur la première classe résulte une augmentation moyenne de moins de 6½ pour 100 dans les cinq classes de marchandises générales. Ajouter à cela 15 pour 100 constituerait une augmentation moyenne d'environ 21½ pour 100.

Par suite du fait que les taux d'entier parcours de l'Est à l'Ouest canadien sont établis sur une combinaison de taux en cours de Port-Arthur et de Fort-William vers l'Ouest et sur certains taux arbitraires en vigueur à partir des points d'expédition de l'Est jusqu'à Port-Arthur et Fort-William, taux qui résultent en grande partie de la concurrence pendant l'été entre les services lacustres et ferroviaires; et aussi par suite du fait que les taux jusqu'aux différents points du territoire occidental ont été établis d'après tous les résultats obtenus, il est évident que l'immixtion d'un pourcentage différent dans l'ensemble pourrait provoquer des changements dans le taux fondamental relatif des différents centres de distribution du territoire occidental.

Naturellement, ceci ne devrait pas être fait. On s'est beaucoup préoccupé dans le passé de découvrir une base équitable de taux applicables aux différents districts et de maintenir des taux applicables aux différents centres de distribution de l'Ouest. M. Hardwell, chef du service du trafic, dont les fonctions relèvent de la Commission, a été chargé d'étudier la question de découvrir quel serait l'effet, dans tout le district, d'un changement dans les pourcentages.

Il a fallu que M. Hardwell trouve un très grand nombre de taux et s'impose une lourde tâche afin de comparer les taux en vigueur dans les différentes parties du pays. Voici le procès-verbal qu'il a dressé de la question:—

T.D. 12353.

14 décembre 1917.

" Re application de 15 pour 100 et taux de l'Ouest.

" Après avoir examiné minutieusement la question des taux en ce qu'ils affectent le transport des marchandises entre l'Est et l'Ouest canadiens, je me suis convaincu que si l'augmentation projetée de 10 pour 100 est jugée suffisante

ou insuffisante pour les besoins des chemins de fer, elle est illogique, et bouleversera le système qu'on a toujours maintenu d'établir les taux d'entier parcours en prenant Fort-William comme base.

Récemment, la Commission a accordé l'augmentation des taux proportionnels pour Fort-William seulement:

1re classe, de 75 cents à 81 cents.
5e classe, de 31 cents à 33 cents.

Le projet d'accorder une augmentation de 15 pour 100 dans les taux locaux à l'ouest du lac Supérieur, affecterait le tarif de Fort-William; par conséquent, les taux de Fort-William à Winnipeg, par exemple, augmenteraient comme suit:

1re classe, de 85 cents à 98 cents.
5e classe, de 38 cents à 43½ cents.

Accorder une augmentation de 10 pour 100 de Toronto et de Montréal jusqu'à Winnipeg donnerait les résultats suivants:—

1re classe, de 1·66 à 1·82½ cents.
5e classe, de 0·71 cents à 0·78 cents.

Si l'on déduit de ces taux d'entier parcours projetés les taux augmentés de Fort-William, les taux proportionnels dans l'Est seront les suivants:—

1re classe, 84½ cents au lieu de 81 cents=104·2%
5e classe, 34½ cents au lieu de 33 cents=104·4%

Par conséquent, les taux proportionnels récemment permis seraient accrus de moins de 4½ pour 100.

De plus, on pourrait s'attendre à ce que les marchands de gros dans l'Ouest se plaignent de cette augmentation de 15 pour 100 dans les taux de distribution, alors que les expéditeurs du Canada oriental ne sont tenus que de payer 10 pour 100 sur les taux d'entier parcours.

Autant que le système fondamental y est concerné, on pourrait protéger les taux proportionnels actuels de l'Est en augmentant de 10 au lieu de 15 pour 100 les taux à l'ouest de Fort-William, mais cela ne détruirait pas les objections probables des revendeurs de l'Ouest. Peut-être aussi pourrait-on s'attendre à une protestation des villes du littoral qui ne favoriseraient guère une augmentation des taux de tête de ligne en vigueur dans les ports du lac Supérieur moindre que celle des taux de têtes de ligne de Vancouver, etc. Quoique le système arbitraire de l'Est puisse paraître théorique, ces objections du commerce pourraient bien s'affirmer un jour.

D'après moi la solution logique consiste à imposer cette augmentation de 10 pour 100 que sur les taux proportionnels en vigueur à l'est de Fort-William. L'augmentation récente ne représente environ qu'un peu moins de 6½ pour 100 dans les cinq classes de marchandises générales, de sorte que le total qu'on suggère maintenant représenterait environ 16½ pour 100. De Toronto et de Montréal jusqu'à Winnipeg le classement s'exprimerait comme suit:—

	1re classe.	2e classe.
Taux actuels du 1er septembre 1917..	$1.66	71 cents.
Si les taux d'entier parcours actuels étaient augmentés de 15%..	1.91	81½ "
Si les taux d'entier parcours actuels étaient augmentés de 10%..	1.82½	78 "
Si les taux actuels étaient augmentés de 10% jusqu'à Fort-William et de 15% au delà..	1.87	79½ "
Si les taux d'entier parcours en vigueur antérieurement au 1er septembre 1917 étaient augmentés de 15%..	1.84	79½ "

On observera que si la Commission avait appliqué les 15 pour 100 au cas récent concernant le réseau entier, et que si elle accordait maintenant les 15 pour 100 en plein, les taux jusqu'à Winnipeg seraient à peu près les mêmes que ceux que je suggère; à vrai dire, ceux de l'importante 5e classe seraient les mêmes."

Je suis d'avis qu'on adopte le procès-verbal de M. Hardwell. Comme résultat, 15 pour 100 seront permis dans le territoire situé à l'ouest de Port-Arthur, mais l'augmentation ne sera que de 10 pour 100 sur le taux d'entier parcours à l'est.

Des difficultés se présentent déjà en ce qui concerne l'écart dans les taux de transport du charbon. Ces écarts deviendraient plus considérables encore si l'on permetmettait des augmentations du pourcentage sur le charbon. Je crois qu'on devrait permettre une augmentation uniforme ne dépassant pas 15 cents par tonne de tout charbon et coke transporté dans les territoires orientaux et occidentaux. Sur les longs parcours, cette augmentation uniforme sera naturellement beaucoup moindre que ne le serait, dans le pourcentage, une augmentation de 15 pour 100; mais d'autre part, sur les parcours moins longs, elle sera plus considérable que ne le serait l'augmentation de 15 pour 100. Toutefois, cette augmentation uniforme sera moins lourde à supporter par les consommateurs en général.

On doit beaucoup regretter d'être dans la nécessité d'imposer cette augmentation de 15 pour 100 sur un article dont le public ne saurait se passer. Cependant, la chose est inévitable. De manière à augmenter d'une façon appréciable les revenus des chemins de fer, il est urgent que les denrées qui constituent une grande partie du tonnage transporté supportent une bonne part de cette augmentation de taux. Dans le territoire oriental, c'est le Grand-Tronc qui transporte principalement le charbon, et dans le territoire occidental, le tonnage houiller du Canadian Northern augmente rapidement. Ces deux systèmes de chemins de fer ont beaucoup besoin d'augmenter leurs revenus.

L'argile ordinaire et le sable, le gravier et la pierre broyée sont des denrées qui, d'après moi, ne peuvent pas supporter une augmentation de 15 pour 100. Cependant, je serais d'avis de permettre aux compagnies qui font le trafic dans les territoires de l'Est et de l'Ouest, d'augmenter les taux de transport de ces denrées de cinq cents par tonne, et pas plus.

Dans le territoire de l'Ouest, comme je l'ai indiqué déjà, tout ce que la Commission peut faire pour aider aux compagnies de chemins de fer se limite aux dispositifs du traité de la Passe du Nid-de-Corbeau.

Dans l'Ouest, le grain constitue la grosse part du trafic. Le traité de la Passe du Nid-de-Corbeau ne permet pas de décréter une augmentation générale de 15 pour 100 sur les denrées expédiées aux ports du lac Supérieur; mais, sous l'empire de ce traité, on peut prélever une augmentation de 2 cents par cent livres — ce qui représentera environ une augmentation de 10 pour 100 sur ce qu'on peut consiédrer comme étant le taux moyen de transport du grain de l'ouest — sur les denrées comprises dans les tarifs actuels du grain, de la graine de lin et de leurs produits, et je suis d'avis qu'on l'accorde.

C'est indubitable que ni le *Canadian Northern*, ni le Grand-Tronc-Pacifique ne tombent sous les dispositions du traité ou loi de la Passe du Nid-de-Corbeau. D'autre part, alors que la Commission pourrait permettre une augmentation de 15 pour 100 dans les taux, dans une très grande partie du territoire desservie par l'un ou l'autre de ces systèmes, le grain pourrait sans aucun doute être transporté par le Pacifique-Canadien. Il en résulterait que ces deux compagnies, pour protéger leur trafic, baisseraient leurs taux partout où leur trafic souffrirait de la concurrence du Pacifique-Canadien.

On verrait s'introduire alors de nouveau l'élément des taux inégaux dans le territoire occidental; et je suis convaincu que cette intrusion ne vaudrait pas mieux pour les chemins de fer que pour les districts.

Le traité de la Passe du Nid-de-Corbeau ne prévoit pas non plus de taux inférieurs dans tout le territoire tel qu'il est aujourd'hui exploité. Les réductions ne s'appliquent qu'aux tarifs actuels d'alors et, par conséquent, aux mouvements de la compagnie tels qu'ils se faisaient à l'époque de l'adoption de la Loi.

Je suis d'avis qu'on doive éviter la préférence indue et qu'on étende l'effet du traité de la Passe du Nid-de-Corbeau au système de la compagnie telle qu'elle est aujourd'hui exploitée.

Sous l'empire des tarifs actuels, aucune distinction n'est faite entre les gares du territoire couvertes par les tarifs de la compagnie en vigueur lors de l'adoption du traité et celles qui ont été construites subséquemment. Selon moi, la Commission ne devrait pas permettre qu'on fît cette distinction aujourd'hui. L'ancien commissaire en chef, feu le juge Killam, a pris en considération le traité de la Passe du Nid-de-Corbeau dans la cause *British Columbia Coast Cities* vs *Canadian Pacific Railway,* 7 C.C.Ch. de fer, 125. Son jugement se lit comme suit:

> " Comme résultat de cette loi et du traité qui en découle, la compagnie a établi des tarifs de taux réduits sur les classes de marchandises en question, non seulement de Fort-William et des endroits situés à l'est de cette ville sur les marchandises expédiées de Winnipeg vers l'ouest, sans réduire également les taux sur les mêmes classes de marchandises partant des centres du Pacifique et consignées vers l'est. On ne peut pas dire que ces réductions ont été imposées à la compagnie, car elles ont été le résultat d'une entente conclue par la compagnie dans le but d'obtenir des subsides pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer. Le traité et la loi ne connaissaient pas même du tout des taux à partir de Winnipeg. Lorsqu'on a adopté la loi et conclu le traité, la loi prohibait la préférence indue entre les localités, et bien que le parlement n'ait pas jugé à propos de légiférer en faveur de réductions identiques dans les parties occidentales traversées par le chemin de fer de la compagnie, on ne devrait pas selon moi, lui attribuer une chose qui, si elle avait été autorisée, aurait provoqué un injuste favoritisme. Je crois qu'il nous est loisible de conclure que, en ce qui a trait aux classes de marchandises qui tombent sous ces tarifs, les réductions ont provoqué la préférence indue, et que les taux de Vancouver en allant vers l'est, devraient être proportionnellement réduits sur le trafic de même nature transporté dans des circonstances identiques."

Je suis d'avis que plein et entier effet devrait être donné aux principes ci-dessus.

En ce qui concerne les taux sur wagonnée de grain, de graine de lin et leurs produits dans l'Ouest, autres que les taux jusqu'aux ports du lac Supérieur et aux endroits intermédiaires qui sont ramenés aux taux de têtes de ligne, et en ce qui a trait aux mêmes denrées expédiées de Port-Arthur et de Fort-William vers l'Est ainsi qu'aux wagonnées de grains et de ses produits dans le Canada oriental, j'autoriserais une augmentation uniforme de 15 pour 100, sujette à une augmentation maximum de 2 cents par 100 livres sur les taux actuels.

La considération d'importance capitale qui est à la base des taux sur le bois de service dans l'Ouest, c'est la relation de ces taux entre eux. Pour l'industrie du bois, l'écart a beaucoup plus d'importance que le taux lui-même. Une augmentation uniforme du pourcentage serait mal venue car elle accentuerait les écarts actuels que l'on remarque dans les territoires producteurs du bois de service et disloquerait les affaires. Elle aurait un effet particulièrement néfaste sur l'industrie de la Colombie Britannique.

D'autre part, une augmentation générale uniforme affecterait très sérieusement les envois à courte distance. Il y a des taux aussi minimes que 5 cents par 100 livres. Une augmentation uniforme de 3 cents, qui sur un taux de 46 cents ne représenterait qu'une augmentation de 6½ pour 100, représenterait, dans le cas du taux de 5 cents, une augmentation de 60 pour 100.

Toute la question des taux sur le bois de service dans l'Ouest pullule de difficultés et un problème tarifère hautement technique à résoudre. On a prié M. Hardwell d'étudier la question et de nous dire comment on pourrait, sans nuire au trafic, augmenter les taux sur le bois de service, en changeant la relation des taux qui existe actuellement entre les scieries et ce, sans imposer un fardeau trop lourd au consommateur. Le procès-verbal de M. Hardwell se lit, en partie, comme suit:—

"Bois de charpente; autant que les scieries de la Colombie Britannique y sont concernées—ce qu'on désire étant la préservation des relations actuelles des taux entre les diverses scieries, comme on l'a soutenu à l'audition de Calgary et dans les procédures passées—c'est clair qu'on ne peut atteindre ce but en établissant un pourcentage d'augmentation, alors même qu'on adopterait une augmentation maximum de taux par 100 livres sur les plus longs parcours.

"Toute la question a été très minutieusement examinée dans le but d'établir des augmentations uniformes en cents par 100 livres, ce qui devrait empêcher les plaintes possibles de préférence indue ou de favoritisme. En travaillant d'après un tarif dépourvu de base uniforme, c'est impossible d'arriver à fixer des augmentations qui représentent exactement 15 pour 100. Cependant, je découvre qu'en adoptant ce qui suit, on obtiendrait non seulement une base large mais encore on se rapprocherait beaucoup des 15 pour 100.

"Jusqu'aux endroits de l'Alberta de même que jusqu'aux gares le long de la voie principale du Pacifique-Canadien aussi à l'est que Morlach, Sask., l'augmentation devant être de 3 cents par 100 livres.

"Jusqu'à toutes les autres localités dans la Saskatchewan, l'augmentation devant être de 4 cents par 100 livres.

"Jusqu'aux endroits du Manitoba de même que dans le Nouvel-Ontario à l'est de Port-Arthur, l'augmentation devant être de 5 cents par 100 livres.

"Pour un grand nombre de ces endroits, ces augmentations que l'on suggère équivaudraient à 15 pour 100; pour d'autres, elles seraient légèrement au-dessus ou au-dessous de 15 pour 100. Des scieries intérieures jusqu'à Winnipeg, le taux se trouverait augmenté de 33 à 38 cents, ou précisément 15 pour 100; des scieries du littoral, de 40 à 45 cents, soit un cent de moins que 15 pour 100.

"De la Colombie Britannique au Canada oriental, j'augmenterais de 10 pour 100 la différence des taux jusqu'à Port-Arthur tel qu'il est recommandé de le faire sur les taux de classes. Des scieries de l'intérieur et du littoral respectivement, les taux jusqu'aux endroits voisins de Toronto augmenteraient de 60 et de 67 cents à 67 et 74 cents; 110 pour 100 des taux d'entier parcours, comme on l'a proposé d'abord, représenteraient 66 et 73¼ cents.

"Jusqu'aux endroits voisins de Montréal, le résultat serait identique.

"Je soumets ce qui suit en ce qui a trait aux envois des autres territoires producteurs du bois de charpente:

"Des sapinières du Manitoba septentrional et de la Saskatchewan, 15 pour 100, sujets à un maximum de 3 cents par 100 livres aux consignations dans la Saskatchewan et dans le Manitoba à l'est jusqu'à Winnipeg, et 4 cents à celles dans l'Alberta et à l'est de Winnipeg jusqu'à Port-Arthur.

"Des districts du lac des Bois et de la rivière La Pluie, 15 pour 100, sujets à un maximum de 3 cents par 100 livres sur les consignations du Manitoba et 4 cents sur celles de la Saskatchewan et de l'Alberta.

"De Port-Arthur, 15 pour 100 sujets à un maximum de 3 cents jusqu'au Manitoba, de 4 cents jusqu'à la Saskatchewan et de 5 cents jusqu'à l'Alberta.

"Entre les endroits du Canada oriental, uniformément 15 pour 100. Comme le taux local le plus élevé dans l'Est semble être 20 cents, l'augmentation maximum serait de 3 cents".

Je suis d'avis qu'on adopte le plan suggéré par M. Hardwell. D'après ce plan, les différences de taux des différentes scieries rivales seraient maintenues sans changement.

En ce qui concerne le gros du mouvement, les recommandations de M. Hardwell auront pour résultat d'établir une augmentation de 15 pour 100; dans les autres cas, l'augmentation n'atteindra pas 15 pour 100; et dans certains autres, l'augmentation du pourcentage dépassera légèrement les 15 pour 100.

Par l'adoption des recommandations de M. Hardwell, les taux sur le bois de charpente se trouveront établis sur une base plus scientifique qu'ils ne l'étaient dans le passé.

La situation des taux que le procès-verbal de M. Hardwell protège, est la perspective d'une entente entre les scieries associées de l'Ouest et les chemins de fer. En vertu de cet arrangement, les taux à partir des scieries du littoral en venant vers l'Est jusqu'à Winnipeg et Port-Arthur, deviennent les taux fondamentaux. Les taux à partir des scieries de l'intérieur des montagnes et des scieries établies aussi à l'est que Calgary et Blairmore, sont tous déterminés d'après ce taux et cette échelle réglementaire, sans tenir compte strictement de la longueur en milles, mais fixés en vertu d'un traité entre le commerce et les compagnies de chemins de fer.

Ces scieries sont plus ou moins les rivales de celles qui se trouvent dans la Ceinture septentrionale de sapins (Le Manitoba septentrional et la Saskatchewan septentrionale); elles font également concurrence aux scieries situées dans la région du lac des Bois, sur le Pacifique-Canadien, et dans la région de la rivière La-Pluie, sur le Canadian-Northern; dans une certaine mesure, elles sont aussi les rivales des scieries de Port-Athur.

En ce qui concerne donc le commerce du bois, la situation est une de concurrence marquée, et, d'après moi, le procès verbal de M. Hardwell offre la meilleure solution possible.

D'après le procès-verbal de M. Hardwell, l'augmentation permise des taux d'entier parcours sur le bois qu'on expédie de l'Ouest aux endroits situés à l'est de Port-Arthur, se trouve être un résultat propre et logique par rapport aux dispositions établies sur les autres mouvements d'entier parcours, et en vue de l'augmentation déjà faite des taux sur chemins de fer et sur voies lacustres.

Bien qu'il n'y ait pas eu d'augmentations de faites des taux sur les transcontinentaux américains, toutefois, je permettrais une augmentation des taux de classes sur les transcontinentaux, car la concurrence qu'ils provoquent est loin d'être aussi forte que celle qu'établissent les taux de faveur. Cependant, les taux sont établis d'après le mouvement sur tout le réseau ferroviaire, mais à cause de l'échelle américaine et des raisons déjà données, je crois qu'on devrait diminuer l'augmentation à 10 pour 100.

Les taux de faveur transcontinentaux viennent directement en concurrence. Si on les augmente outre mesure par rapport aux taux transcontinentaux américains, il pourrait bien en résulter une stagnation des produits canadiens au cas où l'on pourrait se procurer les produits américains, ou, dans d'autres cas, s'il y a trafic, il se fera sur les lignes américaines.

Je n'encouragerais pas pour le moment l'augmentation des taux de faveur transcontinentaux, à moins que cette augmentation ne soit conforme à celle qu'adopteraient les chemins de fer américains.

Généralement parlant, les taux de transport par voie ferrée dans la Colombie Britannique, sont établis sur une base de beaucoup plus élevée que celle des taux en cours dans le territoire des prairies. Dans la cause des taux de l'Ouest, la Commis-

sion a trouvé que le coût de transport étant plus élevé, une échelle supérieure de taux était justifiable. Toutefois, une augmentation de 15 pour 100 augmenterait sensiblement l'écart entre les tarifs dans les montagnes et ceux des prairies, et en tenant compte de toutes les circonstances, je suis d'avis que dans le soi-disant territoire du "Pacifique", on devrait permettre une augmentation de 10 pour 100, aucun taux, cependant, ne devant être plus bas que ceux des prairies tels qu'augmentés. Cette différence de pourcentage ne s'appliquera pas aux taux en vigueur entre les ports d'escale des lacs de la Colombie Britannique, car ces taux étant aujourd'hui établis sur la base des ports de prairie subissent par là même l'augmentation de 15 pour 100.

Les impôts de chemins de fer prélevés sur des services occasionnels de transport sont établis sur une base différente de celle des taux exigés sur un mouvement régulier de ligne. L'application d'une augmentation uniforme et la permission d'une augmentation uniforme des taux de transport qui ne dépasserait pas 15 pour 100, les incluraient cependant, à moins qu'ils ne soient spécifiquement exceptés. Quelques-uns de ces impôts, par exemple, les tarifs pour la chaleur et la réfrigération, ont été récemment l'objet d'une étude par la Commission. D'autres services identiques représentent entièrement par leur nature, un mouvement de tête de ligne et ont une importance particulière aux différents endroits. Les Boards of Trade, principalement ceux des grands centres, ont fortement protesté contre toute augmentation de ces impôts qui serait faite en vertu de cette requête et en vertu des motifs généraux qui la supportent.

D'après moi, ces objections sont bien fondées, et je me refuserais à accorder, dans le présent cas, toute augmentation d'impôts et de tarifs applicables à l'aiguillage, soit local ou général, le pesage, la surestarie, la réfrigération, le service des fourgons chauffés, les détournements des wagons, les reconsignations, l'entreposage, le quaiage, le service des wagons-lits ou wagons-salons, ou autres services spéciaux.

La demande d'une augmentation couvre le taux de transport des voyageurs de même que ceux de transport des marchandises.

Je suis d'avis que le taux maximum actuel de 4 cents dans la Colombie Britannique est tellement élevé qu'on ne devrait pas l'augmenter. D'un autre côté, je permettrais l'augmentation des taux dans un autre territoire où le taux maximum actuel est de 3 cents alors qu'il est de 4 cents dans la Colombie Britannique.

En ce qui concerne les taux de voyageurs, il y va entièrement de l'intérêt du public aujourd'hui que le trafic-voyageur soit aussi léger que possible. Les considérations habituelles qui s'appliquaient autrefois au trafic-voyageur sont renversées. Aujourd'hui, il est d'intérêt public de réduire partout où la chose est possible le service des voyageurs aux fins de conserver autant que faire se peut le mouvement essentiel du transport pour le charbon, les provisions, et d'employer l'énergie humaine dans ce but. Naturellement, les mêmes considérations ne sauraient s'appliquer au mouvement nécessaire de transport.

D'un autre côté, on doit se convaincre qu'il n'appartient pas à la Commission d'établir des taux, puisqu'elle a en vue un système amélioré et plus économique de chemins de fer. Le devoir de la Commission, tel que je le comprends et tel que je l'ai déjà indiqué, consiste à contrôler et à ajuster les taux en tenant compte des systèmes de chemins de fer que le parlement a autorisé. La Commission est obligée de prendre les compagnies de chemins de fer comme elle les trouve.

Les chemins de fer, en vertu de la nouvelle échelle de taux, ne réaliseront pas des profits plus grands qu'auparavant. Les taux augmentés permis n'équivaudront certainement pas à l'augmentation des frais dont les chemins de fer ont à souffrir. On ne peut attribuer d'aucune manière aux administrateurs des chemins de fer ces augmentations de frais. Il faut s'en prendre largement sous ce rapport aux augmentations de salaires qui ont reçu un peu partout l'approbation du public. Les corps publics et la sympathie du public se sont rangés du côté des hommes qui demandaient ces augmentations de salaires. Personne n'a formulé d'objections à l'effet que les chemins de fer avaient inconsidérément augmenté les salaires. Les autres item qui

ont contribué à l'augmentation des frais sont principalement les prix actuels du charbon, des matériaux en acier et des fournitures de chemins de fer. A cet égard les compagnies de chemins de fer souffrent à l'instar des autres consommateurs de ces denrées. On ne peut certainement pas tenir les chemins de fer responsables de cette augmentation des frais.

Il faut se rendre compte que la seule manière de faire face à l'augmentation des frais consiste à augmenter les taux. Les revenus des chemins de fer proviennent du transport.

Les augmentations accordées ne représentent pas le même pourcentage dans le territoire oriental que dans le territoire occidental.

Bien qu'il puisse se faire que les augmentations accordées dans le territoire occidental ne soient pas suffisantes pour faire face aux exigences croissantes auxquelles les compagnies ont à répondre, elles sont aussi considérables que la Commission a pu les autoriser dans les circonstances, en tenant compte du cas de la Passe du Nid-de-Corbeau, exception faite de l'augmentation des taux de transport du charbon.

Dans l'Ouest, la requête, dans un cas, insistait pour obtenir une augmentation de 15 pour 100 sur les taux de transport du charbon.

Comme, dans le territoire occidental, le charbon doit être transporté sur un long parcours, une augmentation de 15 pour 100 aurait, dans l'ensemble, ajouté plus de 15 cents sur chaque tonne — et plus que cela sur quelques-uns des longs parcours.

Si l'on tient compte du volume transporté, la traction du charbon dans l'Est s'effectue sur une courte distance, et l'augmentation uniforme de 15 cents par tonne que les chemins de fer ont demandée dans le territoire oriental leur rapporte plus de revenus que ne le ferait une augmentation de 15 pour 100. Par l'adoption d'une augmentation uniforme de 15 cents par tonne de charbon, je suis d'avis que bonne justice est rendue.

Bien qu'il soit vrai, en ce qui concerne le territoire occidental, que sur la plus grande partie du trafic les taux n'augmentent seulement qu'environ 10 pour 100 alors que les taux du territoire oriental sont augmentés, généralement parlant, de 15 pour 100, on doit se rappeler qu'alors que les taux dans les deux parties distinctes du pays se ressemblent beaucoup plus depuis qu'on a mis en vigueur les réductions recommandées dans la cause des taux occidentaux et les augmentations recommandées dans la cause des taux orientaux, généralement parlant encore, les taux dans l'ouest demeurent plus élevés.

Comme résultat, conformément aux réserves prescrites dans le traité de la Passe du Nid-de-Corbeau et telles qu'étendues par ce jugement, et conformément aux directions spécifiques qu'il contient, il est permis aux compagnies d'augmenter leurs taux généraux de 15 pour cent et de prélever les augmentations spécifiques que ce jugement prescrit. *22 Ch. de fer can. Cas. 49.*

Re PLAINTE DU MONTREAL BOARD OF TRADE TRANSPORTATION BUREAU CONTRE LE PROJET DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN DE RESTREINDRE L'ESTARIE À ST-JEAN, N.-B., SUR LES EXPÉDITIONS DIRECTES DU GRAIN ET DES PRODUITS DU GRAIN AUX PORTS DE LA BAIE DE FUNDY, PAR VOIE DE LA LIGNE SEELY.

Il ressort de la preuve que depuis plusieurs années la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien accorde une estarie de dix jours, y compris les dimanches et les jours fériés, pour permettre le transbordement du grain et de ses produits des fourgons du P.-C. à St-Jean, ou à l'ouest de St-Jean, aux ports de la baie de Fundy par voies de la ligne Seely.

En vertu de son tarif C. C. Ch. de fer E. 3339 sur le grain et les produits du grain, mis en vigueur le 1er septembre 1917, la compagnie a réduit l'estarie à cinq jours, sans compter les dimanches et les jours fériés. Cette disposition a été incluse dans le Supplément n° 2 du C. C. Ch. de fer E-3339, en vigueur le 6 décembre 1917.

Les requérants prétendent qu'on ne devrait exiger aucune surestarie pour les retards dans le transbordement à la ligne Seely à St-Jean, car cela vient en contravention avec l'exception "C" du règlement 1 des Règlements du service des wagons, mis en vigueur le 20 août 1917, sous une forme modifiée.

Jugé par le commissaire en chef adjoint Scott, dans sa décision en date du 8 janvier 1918, approuvée par le sous-commissaire en chef Nantel et les commissaires Boyce, McLean et Goodeve, qu'une estarie de cinq jours était suffisante, mais que si elle ne l'était pas, un arrangement soit conclu pour la construction d'un abri destiné à préserver le grain et ses produits, afin qu'on puisse libérer les fourgons et maintenir les denrées à l'abri en attendant leur chargement dans les paquebots. *23 Ch. de fer can. Cas. 9.*

PLAINTE DE LA RETAIL MERCHANTS' ASSOCIATION, PORT-ARTHUR, ONT., ET FORT-WILLIAM, *Re* AUGMENTATION DES FRAIS DE CAMIONNAGE.

Cette plainte relève d'une requête demandant la réouverture et la reconsidération d'une requête que la Commission a jugée à deux reprises, le 5 février et le 22 novembre 1915: *Requête du "Board of Trade" de Fort-William demandant l'établissement d'un service de camionnage à Fort-William; ou l'abolition de la coutume suivie par la compagnie de chemin de fer de percevoir les frais de camionnage du consignateur chez le consignataire. Dossier 18663.38 et 118663.30.*

On a prétendu que la situation, telle qu'elle existait, prêtait au favoritisme en ce que la pratique de régler par anticipation les frais de camionnage n'était permise que dans un nombre limité d'endroits de l'Ontario ou de Québec. Dans les jugements dont il est question, on a démontré que la Commission n'avait aucune juridiction sur les compagnies de camionnage et qu'elle ne pouvait pas légiférer concernant les frais imposés par ces compagnies.

Jugé par le commissaire McLean, dans sa décision en date du 11 janvier 1918, approuvée par le commissaire en chef adjoint Scott, que les faits allégués dans la requête n'altèrent en rien les principes énoncés dans les jugements en question, que la Commission n'a pas le pouvoir de changer la situation dont on se plaint et qu'elle ne peut pas accorder l'ordonnance demandée. *24 Ch. de fer can. Cas. 80.*

AU SUJET DE LA REQUÊTE DES CHEMINS DE FER CANADIENS À L'EFFET D'OBTENIR UNE AUGMENTATION GÉNÉRALE DES TAUX DE TRANSPORT DES MARCHANDISES ET DES VOYAGEURS, ET AU SUJET DU JUGEMENT DE LA COMMISSION ACCORDANT CERTAINES AUGMENTATIONS AUX COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER TANT DANS LE TERRITOIRE ORIENTAL QUE DANS LE TERRITOIRE OCCIDENTAL, DOSSIERS 27840, 27840.1 ET 27840.19.

Jugement en date du 15 janvier 1918 du commissaire en chef Drayton, approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott, le sous-commissaire en chef Nantel, le commissaire McLean et le commissaire Goodeve:—

Comme résultat des protestations faites par les *Live Stock Shippers' Associations,* les *Lumber Shippers' Associations* et les *Grain Shippers' Associations,* et de la requête du gouvernement de la province du Manitoba à l'effet d'en appeler de ce jugement, la Commission a siégé à Ottawa le jeudi 10 janvier 1918 dans le but d'étudier ces protestations.

A cette séance, il fut convenu de permettre au gouvernement du Manitoba d'en appeler à la cour Suprême du Canada des questions de loi à propos desquelles ce gouvernement désirait en appeler. On n'a pas disposé des autres protestations en question.

La question que la Commission a étudiée relativement à ces protestations fut la date de mise en vigueur à donner au jugement de la Commission.

Aucune de ces *Live Stock Shippers' Associations* n'a comparu et, par conséquent aucune représentation n'a été faite en leur nom.

Le docteur Magill et M. Frank Fowler ont comparu dans l'intérêt des grainetiers et M. Kelly et M. Bacon dans celui des marchands de bois.

Je parlerai d'abord de la question du bois.

A l'audition, on a demandé de remettre au 1er avril prochain la date de mise en vigueur. De plus, on nous a écrit nous demandant d'appliquer la mise en vigueur des tarifs le 1er mars, ou le 15 mars, ou le 1er avril.

Il n'y a pas de doute que c'est le désir général du commerce d'éviter les taux plus élevés.

Dans cette cause, la requête a été produite en avril dernier. Les séances de la Commission au cours desquelles on a entendu cette requête à l'effet d'augmenter les taux ont été tenues aussi de bonne heure que le 5 juin dernier, et les intérêts des marchands de bois étaient représentés à ces auditions.

Aussi loin que le 6 juin dernier, M. Mackin, président de la *British Columbia Lumber and Shingle Manufacturers' Association,* de Vancouver, a déclaré ce qui suit:—

> " Nous remarquons que l'une des compagnies de chemins de fer a déclaré qu'elle aimerait à ce qu'il y eut proclamation d'urgence et que ce taux fut mis en vigueur dans les trente jours. Avec une somme considérable d'affaires dans nos livres, dans quelle position nous trouverions-nous, nous qui avons effectué nos ventes sous l'empire de l'ancien taux? N'est-il pas raisonnable qu'on devrait nous accorder un temps suffisant? Nous sommes d'avis que trente jours ne suffiront point pour expédier ces affaires."

On lui a posé cette question:—

> " Vos contrats sont-ils rédigés de cette manière? En vue de la situation actuelle, les conditions étant changées, ne rédigez-vous pas la plupart de vos contrats en tenant compte des changements?"

M. Mackin a répondu ceci:

> " Nous l'avons fait depuis les derniers dix jours. Mais la plus grande quantité de bois est vendue aux conditions que j'ai mentionnées ci-dessus".

A cette même séance, M. Alexander Wood a comparu pour la *Rat Portage Lumber Company, Limited.* Il a prétendu qu'il faudrait au moins trois mois pour expédier les commandes prises sous l'empire des anciennes conditions.

A la séance tenue le 16 juin à Nelson, C.-B., M. Adolph, de la *Adolph Lumber Company,* a démontré qu'il avait 2,000 commandes qu'il lui faudrait livrer aux taux actuels, et qu'il ne jouissait d'aucun droit d'annulation. Il a également déclaré qu'il lui fallait livrer son bois dans les trente jours s'il le pouvait, mais que sous l'empire des conditions actuelles, cela lui prendrait deux mois pour le livrer.

Aux transquestions de M. Peters, au nom des compagnies de chemins de fer, nous trouvons ce qui suit:

> " M. PETERS: Avez-vous conclu quelques contrats de vente de bois à la condition que les taux demeurent ce qu'ils sont aujourd'hui? N'avez-vous pas dans vos livres des commandes sur lesquelles vous vous êtes protégé dans le cas d'une augmentation des taux de transport?
>
> " M. ADOLPH: Oui, aussitôt que nous avons compris qu'il y avait une requête présentée à cet effet.
>
> " M. PETERS: Vous n'avez pas dit cela. Je croyais que vous alliez le dire. Depuis combien de temps avez-vous ces commandes?
>
> " M. ADOLPH: Probablement trois semaines.
>
> " M. PETERS: Pas plus longtemps que cela?
>
> " M. ADOLPH: Je ne le pense pas, et nous n'avons pas pris un grand nombre de commandes à ces conditions.
>
> " M. PETERS: Maintenant, vous les prenez toutes de cette manière?
>
> " M. ADOLPH: Cela prendrait un homme d'affaires bien inexpérimenté pour les prendre d'une autre manière".

Ce qu'on peut dire du bois, on peut le dire de toutes les autres denrées transportées par chemin de fer. On a accordé la plus grande publicité à la requête des chemins de fer en faveur d'une augmentation de taux. Depuis huit mois, les expéditeurs n'ont cessé de recevoir des avis. Ils ont certainement reçu autant d'avertissements que si les compagnies de chemins de fer s'étaient imposé les frais inutiles de produire chaque tarif avant que la question soit entendue par la Commission. Généralement parlant, ils ont été en mesure de se protéger en prenant les commandes, aux centres de production, conformément au coût de traction de chemin de fer, quel qu'il soit.

En vertu de la loi, les compagnies de chemins de fer ne sont tenues de donner qu'un avis de trente jours. Dans le présent cas, comme nous l'avons déjà dit, les expéditeurs ont eu plus de huit mois. Il n'y a pas de doute qu'à chaque augmentation de taux, il se produit toujours des inconvénients plus ou moins grands et peut-être même subit-on des pertes; mais cet embarras surgit tout autant lorsque les augmentations portent sur d'autres articles nécessaires à la vie, qu'il s'agisse de provisions ou de main-d'œuvre.

Dans le présent cas, en tenant compte des avertissements que les expéditeurs ont reçus, ces inconvénients ne se seraient guère fait sentir si l'on avait pris les précautions ordinaires, comme l'a dit lui-même M. Adolph.

Où les choses en sont aujourd'hui, il y aura encore du retard avant que ces augmentations soient mises en vigueur. Toutes les requêtes des compagnies de chemins de fer n'ont pas encore reçu plein effet. Au lieu de mettre en vigueur une augmentation d'un taux de protection, on a considéré la position prise par les marchands de bois et l'on a établi des augmentations spécifiques; il en est résulté la nécessité de pourvoir à de nouveaux tarifs. En toute probabilité, cela prendra quelque temps, et jusqu'à ce qu'un tarif approprié ait été adopté, naturellement l'effet du jugement ne saurait se produire. Les circonstances qui ont accompagné la requête et la publicité qu'on lui a donnée sont telles qu'une requête en faveur d'un arrêt d'exécution du jugement ne saurait être accordée.

Ceci dispose de toutes les requêtes en faveur d'un arrêt d'exécution du jugement, sauf dans le cas où il s'agit du mouvement du blé. La position ici diffère entièrement. Je donnerais effet à la requête de M. Fowler.

Il n'est pas permis aux acheteurs de blé et aux élévateurs du pays de faire affaire de la manière ordinaire lorsqu'il s'agit du blé. Ils sont obligés, en vertu d'une ordonnance de la Commission des grains du Canada, d'acheter le blé à un prix déterminé. La même commission les oblige également à vendre le blé à un prix déterminé.

Les chiffres de M. Fowler, que n'ont pas contesté les compagnies de chemins de fer, démontrent que la Commission des grains a contraint les acheteurs de grains à ne vendre qu'à un prix qui ne permettra certainement pas de réaliser des bénéfices excessifs ou déraisonnables, mais provoquera probablement quelque perte, une perte certaine si l'on tient compte des activités des acheteurs en tant que le blé seul y est concerné.

Par conséquent, en vue de la situation anormale qu'une législation sans doute nécessaire pendant la guerre a faite au blé, et en vue de la position dans laquelle les acheteurs de blé ont été placés, je suis d'avis que les augmentations permises pour le transport du blé ne devraient pas être mises en vigueur maintenant. Je remettrais au 1er juin prochain cette mise en vigueur. Ceci permettra à tous ceux qui ont acheté du blé à l'ancien taux et aux anciennes conditions de le faire transporter à Fort-William avant la mise en vigueur des taux nouveaux.

Les mêmes conditions ne s'appliquent pas aux grains grossiers, ni aux céréales autres que le blé. Selon moi, l'exécution de ce jugement ne devrait pas être remise en ce qui a trait à ces denrées.

La Commission a rendu jugement le 26 décembre 1917. Ce jugement a été alors rendu public et l'on a tenu les parties intéressées au courant de la décision de la Commission. La presse a donné à ce jugement toute la publicité possible. *22 Ch. de fer Can. Cas. 49.*

Sous l'empire de la loi des chemins de fer, les compagnies de chemins de fer peuvent, de leur propre initiative, soumettre les tarifs, ou bien elles peuvent être enjointes de le faire par la Commission; et la Commission en demandant que les tarifs soient soumis, peut fixer une date à laquelle tout tarif sera mis en vigueur.

En vue de toutes les circonstances, les compagnies de chemins de fer devraient produire les tableaux et tarifs nécessaires de façon qu'on ne puisse pas les appliquer avant le 1er février prochain.

OTTAWA, 15 janvier 1918.

Le commissaire en chef adjoint, le sous-commissaire en chef et les commissaires McLean et Goodeve ont abondé dans le même sens.

Re AUGMENTATION PROJETÉE DU MINIMUM DE WAGONS DANS LE SERVICE DE WAGONS-COLPORTEURS POUR LE TRANSPORT DES PRODUITS DES ÉTABLISSEMENTS DE SALAISON.

Comme résultat d'une plainte que la *Canadian Manufacturers Association* a faite à la Commission, celle-ci a suspendu, dans le Canada oriental, certains tarifs augmentant de 9,000 à 15,000 livres le minimum de wagonnée pour les wagons-glacières dont on se sert dans le service connu sous le nom wagons-colporteurs.

Il ressort de la preuve qu'une entente a été conclue entre la *Canadian Freight Association* et certains établissements de salaison, à l'effet que les compagnies de chemins de fer fournissent des wagons-glacières pour le transport des viandes fraîches, de la volaille habillée, des produits des établissements de salaison, du beurre et des œufs, à partir des centres de salaison comme Toronto et Hamilton aux endroits accessibles directement par chemin de fer, aux taux publiés moins que pour une wagonnée, pourvu que l'expéditeur paye une somme au moins égale à celle des taux de seconde classe sur 6,000 livres jusqu'à l'endroit le plus éloigné en destination duquel une consignation a été expédiée dans le wagon. Cette entente n'a pas été prévue dans le tarif.

Il ressort également que le système des wagons-colporteurs offre des avantages considérables aux exploitants des établissements de salaison. Dans le but de justifier leur intention d'augmenter le minimum en question, les compagnies de chemins de fer ont soutenu que par suite de la demande d'augmentation du service de wagons dans tout le pays et en particulier de la demande urgente de wagons-glacières pour le transport, jusqu'aux ports de chargement, des comestibles destinés à la consommation outre-mer, elles ne pouvaient pas affecter à ce service des wagons-colporteurs autant de wagons que les saleurs en utilisaient à cette époque, et elles ont prétendu que si le minimum de chargement était augmenté, les saleurs augmenteraient la charge de wagon et, de cette manière, emploieraient moins de wagons. Ajoutons à cela qu'il y a un mouvement général, tant chez les expéditeurs que chez les compagnies de chemins de fer, qui tend à réduire le nombre de wagons en augmentant la wagonnée. Dans nombre de cas, cette Commission a reconnu la sagesse de rendre les chargements plus compacts en autorisant l'augmentation de la wagonnée minimum.

De la preuve soumise à l'audition, il ressort que les expéditeurs de produits d'établissements de salaison, n'ont pas agi aussi judicieusement qu'ils auraient pu le faire dans l'emploi des wagons réfrigérants.

Jugé par le commissaire en chef adjoint Scott, dans sa décision en date du 17 janvier 1918 et approuvée par le sous-commissaire en chef Nantel et les commissaires McLean et Boyce, que si les expéditeurs désiraient à l'avenir obtenir l'usage des wagons en question, que les compagnies de chemins de fer avaient le droit d'en retirer un plus fort revenu et que la charge minimum soit augmentée à 12,000 livres.

LA COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE BELL *vs* LA CITÉ D'OTTAWA ET LE COMTÉ DE CARLETON.

En vertu de l'article 47, la Commission n'a aucune juridiction pour faire du paiement d'un traitement le sujet d'une ordonnance approuvant l'emplacement et la construction d'une ligne téléphonique sur une voie publique ou pour imposer une con-

dition en vertu de laquelle une municipalité puisse prétendre barguigner avec une compagnie de téléphone.

Grand Trunk Pacific Ry. Co. v. *Fort William Landowners and Fort William Land Investment Co., " et all ", (1914). A.C. 224, à p. 229, 13 Ch. de fer can., Cas. 187*, suivent.

Il n'appartient pas à la Commission de décider de la validité des lois fédérales ou provinciales.

En vertu de sa charte, 43 Victoria, chapitre 47, article 3 l'article explicatif de la loi des Chemins de fer, article 2 (11), la compagnie de téléphone Bell a le pouvoir de poser ses lignes le long d'un pont ouvert au public.

Auger and Son and D'Auteuil Lumber Co. v. *Grand Trunk and Canadian Pacific Ry. Cas., 19 Ch. de fer can., Cas. 401*, procès.

Les faits sont pleinement établis dans le jugement de M. le commissaire McLean, approuvé par le commissaire en chef adjoint Scott et M. le commissaire Boyce, 21 janvier 1918. *22 Ch. de fer can. Cas 421.*

Re PART DES FRAIS D'ÉLARGISSEMENT DU PONT DE LA RUE LONDON AU-DESSUS DE LA VOIE FERRÉE DU PACIFIQUE-CANADIEN, WINDSOR, ONT.

Par son ordonnance n° 25052, en date du 13 juin 1916, la Commission a enjoint la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien à porter à 56 pieds la largeur du pont actuel de la rue London, dans la ville de Windsor. La compagnie de chemin de fer assumait soixante-cinq pour cent des frais d'élargissement, alors que la requérante (la ville de Windsor) ou la *Sandwich, Windsor and Amherstburg Railway Company*, assumait trente-cinq pour cent des mêmes frais, tel que la Commission pourrait le déterminer après lecture des soumissions que la *Sandwich, Windsor and Amherstburg Railway Company* et la requérante désireraient produire concernant la part que chacune est tenue de payer desdits 35 pour 100 des frais d'élargissement. *21 Ch. de fer can. Cas. 66.*

La ville de Windsor et la *Sandwich, Windsor and Amherstburg Railway Company* ont soumis une opinion écrite sur la question de la part qu'elles devaient assumer, en vertu de l'ordonnance, des 35 pour 100 des frais d'élargissement du pont.

Jugé par le commissaire en chef adjoint Scott dans sa décision en date du 26 janvier 1918, approuvée par les commissaires McLean et Boyce, que les 35 pour 100 dont il est question dans ladite ordonnance devraient être payés par la ville de Windsor.

Re CHARGEMENT MINIMUM DE L'ÉCORCE DE TAN.

La compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, par le supplément N° 8 qu'elle a ajouté à son tarif C.C. Ch. de f. 33225, et la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, par le supplément N° 1 qu'elle a ajouté à son tarif C.C. Ch. de f. E-3477, mis en vigueur le 21 mai 1917, ont donné lieu à certaines augmentations de leur minimum sur les wagonnées d'écorce de tan.

Le groupe de tanneurs de la *Canadian Manufacturers' Association* a demandé à la Commission d'abolir les suppléments en question et de remettre en vigueur les taux qui existaient antérieurement à l'augmentation.

Jugé par le commissaire en chef adjoint Scott dans sa décision en date du 5 février 1918, approuvée par le sous-commissaire en chef Nantel et les commissaires McLean, Goodeve et Boyce, qu'il serait raisonnable de permettre 28,000 livres comme minimum de chargement des wagons réglementaires, et que l'augmentation du minimum de chargement des wagons en question devrait être de 21,000 livres pour les wagons de 30 pieds 6 pouces et au-dessous; et 23,000 livres pour les wagons de plus de 30 pieds 6 pouces, mais ne dépassant pas 34 pieds 6 pouces. Jugé, de plus, que les augmentations ne s'appliquent que dans les cas où un tarif spécial est en vigueur.

In re IMPÔTS PROJETÉS PAR LA COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE BELL SUR LES APPELS ENTRE NORTH GOWER, KEMPTVILLE ET LES CENTRAUX DE SOUTH MOUNTAIN.

Il appert que la compagnie de téléphone Bell a, depuis plusieurs années, fait affaire à Kemptville, et qu'en 1912 elle a acquis la *Heckston Rural Telephone Company* qui desservait le territoire adjacent de South Mountain où la compagnie Bell avait un bureau central; que depuis l'acquisition par la compagnie Bell de la compagnie Heckston, il y a toujours eu un service mutuel gratuit entre les abonnés de la compagnie Bell sur la distribution de South Mountain et les abonnés de la compagnie Bell sur la distribution de Kemptville.

Ceux que la compagnie Bell dessert par l'intermédiaire de ces centraux à Kemptville, South Mountain et North Gower, se sont plaints à la Commission que la compagnie de téléphone Bell exigeait dix cents pour établir le raccordement entre ces centraux.

Jugé par le commissaire en chef adjoint Scott dans sa décision en date du 8 février 1918, approuvée par le sous-commissaire en chef Nantel et le commissaire Goodeve, que les abonnés en question n'avaient aucun droit, au point de vue strictement légal, à la continuation du raccordement gratuit dont ils avaient joui. Jugé, de plus, que la compagnie de téléphone Bell avait, sans aucun doute, représenté que le raccordement gratuit devrait être accordé, et qu'il y avait une obligation morale pour la compagnie de maintenir ce raccordement gratuit pendant une période raisonnable de temps et à des conditions raisonnables, et qu'on ne doit pas permettre que l'impôt projeté soit exigé après un avis sommaire de la compagnie de téléphone Bell à ses abonnés, et que la Commission a décidé que l'impôt sur le raccordement ne serait pas mis en vigueur avant le 1er janvier 1919, et qu'à cette date, tout abonné de la compagnie de téléphone Bell, qui jouit de l'un des trois centraux en question, soit autorisé à résilier son contrat, que celui-ci soit expiré ou non.

Re TAUX DE MESSAGERIES SUR LA CRÈME DANS LA COLOMBIE BRITANNIQUE.

On s'est plaint à la Commission relativement aux taux de messageries qu'on prélève sur le transport de la crème dans la Colombie-Britannique par rapport à ceux qu'on exige dans l'Alberta. La plainte a été logée par M. S. P. Pond, de la *Beechnut Creamery,* de Nelson, C.-B. Il a déclaré que les taux de la *Dominion Express Company* étaient excessifs, qu'on exigeait les mêmes taux pour le transport de la crème que pour celui des marchandises régulières, et que ces taux étaient trop élevés. On a établi une comparaison avec les taux exigés par la *Great Northern Express Company.* On a déclaré que ces taux étaient de beaucoup plus favorables que ceux qu'exigeait la *Dominion Express Company* et qu'on les appliquait sur les envois à Nelson. Le requérant désirait que dans la desserte de Nelson on appliquât sur les lignes de la *Dominion Express Company* les mêmes taux qui sont en vigueur sur les lignes de la *Great Northern Express Company.* Dans sa réponse, la *Dominion Express Company* a indiqué que le requérant était dans l'erreur lorsqu'il déclarait que la compagnie exigeait pour le transport de la crème, les mêmes taux que pour le transport des marchandises ordinaires, et la compagnie a fourni le détail de son tarif sur le transport de la crème dans la Colombie Britannique. Cette question est étudiée ci-après.

A ce sujet, une audition a eu lieu à Revelstoke, C.B., en juin 1915. Le requérant fut empêché d'être présent, mais il soumit une déclaration écrite établissant de nouveau une comparaison avec les taux exigés par la *Great Northern Express Company.* Dans sa réplique, la *Dominion Express Company* a déclaré que les taux exigés par la *Great Northern Express Company* étaient des taux qui s'appliquaient à des lignes de cette compagnie qui traversent la partie occidentale des Etats-Unis; que ces lignes franchissaient la frontière et se prolongeaient dans le Canada sur une longueur de quelques milles en passant par quelques endroits de notre pays; et que ces endroits jouissaient des taux en question. La *Dominion Express Company* prétend qu'elle ne peut

pas lutter de concurrence en ce qui a trait à ces taux et qu'elle n'est pas obligée à cette lutte.

Plus tard, quand la question a été étudiée dans une correspondance échangée avec le requérant, celui-ci déclara qu'il se retirait des affaires, mais que le *Board of Trade* de Nelson prendrait la chose sous sa direction. En effet, le *Board of Trade* de Nelson a écrit, établissant en détail des comparaisons entre les taux de la *Great Northern Express* sur un parcours de 75 milles et ceux de la *Dominion Express Company.* Il semble que le *Board of Trade* était sous l'impression que le tarif exigé par la *Great Northern Express Company* lui avait été imposé par la Commission, et la question a été posée si l'intention de la Commission, en imposant le tarif en question à la *Great Northern* pour transports effectués au Canada, était d'imposer un tarif à cette compagnie qui ne serait pas applicable à toutes les compagnies de messageries faisant affaire au Canada. On a mentionné des taux spécifiques qui ont exigé, outre l'étude de la question du principe en jeu, une vérification de la part de la compagnie de messageries, et cette vérification a été faite.

Jugé par le commissaire McLean, dans sa décision en date du 8 février 1918, approuvée par le commissaire en chef Drayton, qu'en tenant compte de la différence des conditions de transport telles que reconnues dans la décision de la Commission et les tarifs modifiés qui répondent à ces décisions, il ne semble pas que la Commission soit justifiable de décréter la réduction des taux qu'on demande.

Jugé, de plus, qu'en ce qui concerne la requête qui a été faite pour une distance de 200 milles, si c'est le désir de la compagnie de messageries de maintenir sa requête, celle-ci devra être entendue dans tels endroits de la Colombie Britannique où les parties vivement intéressées pourront soumettre leurs griefs.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE DU CANADA *vs.* LA COMPAGNIE DU GRAND-TRONC DE CHEMIN DE FER.

Lorsqu'on n'a pu prouver aucune négligence de la part de la compagnie de chemin de fer procédant aux travaux de construction d'un système de drainage, et que le dommage, s'il y en a, est la seule conséquence de l'exercice par la compagnie des pouvoirs qui lui ont été conférés, le propriétaire des terrains adjacents ne peut pas exiger de compensation. On aurait dû prévoir ce dommage et, en vertu de la loi, réclamer un dédommagement, à l'époque de la construction du chemin de fer. Dans les circonstances, le coût d'abaissement d'un ponceau de chemin de fer, après qu'il a été construit, pour procurer un meilleur drainage devrait être supporté par le propriétaire du terrain adjacent.

Wallace v. *Grand Trunk Ry. Cp., 16 U.C.R., 551; Knapp* v. *Great Western Ry. Co., 6 U.C.C.P., 187, Nicol* v. *Canada Southern Ry. Co., 40 U.C.R., 583; L'Espérance* v. *Great Western Ry., 14 U.C.R., 173, suivent; Denholm* v. *Guelph and Goderich Ry. Co., 17 Ch. de fer can., Cas. 318,* distingués.

Les faits sont pleinement établis dans le jugement de M. le commissaire Goodeve, en date du 8 février 1918, approuvé par le commissaire en chef adjoint et les commissaires McLean et Boyce. *23 Ch. de fer can. Cas. 77.*

In re VOIES DE CHARGEMENT DU CHEMIN DE FER "GREAT NORTHERN".

Pour la commodité du trafic et conformément à la juridiction de la Commission, la compagnie de chemin de fer peut, après que son plan d'itinéraire a été approuvé, poser ses rails le long de son emprise et ce, sans l'approbation de la Commission relativement à l'emplacement de ces voies, sauf aux croisements de grand'routes. *23 Ch. de f. can., Cas. 5.*

Lorsque les industries dépendent des avantages que procure, pour le chargement des wagons, une voie particulière (autre qu'une voie ferrée de hâlage) située entière-

ment dans l'emprise du chemin de fer, cette voie ne peut être déplacée ou enlevée, dans le cas de divergence d'opinions, sans la permission de la Commission.

Kammerer v. *Canadian Pacific Ry. Co., 21 Ch. de f. can., Cas. 74; Canadian Pacific Ry. Co.* v. *Vancouver Ice & Cold Storage C., 23 Ch. de f. can., Cas. 1* consultés.

Les faits sont clairement établis dans le jugement de M. le commissaire McLean, en date du 14 février 1918, approuvé par le commissaire adjoint en chef et les commissaires Goodeve et Boyce. *23 Ch. de f. can., Cas. 5.*

"LYONS FUEL & SUPPLY CO." *vs* "ALGOMA CENTRAL & HUDSON BAY RAILWAY COMPANY."

La Commission ne peut approuver un contrat en vertu duquel le péage est à ce point déraisonnablement bas et hors de proportion avec l'échelle générale, qu'il constitue dans son application un favoritisme injuste à l'égard d'un expéditeur par rapport aux autres expéditeurs qui se servent de la voie de transport de la défenderesse. La Commission a ordonné à la défenderesse de remédier à ce favoritisme injuste en soumettant des tarifs pourvoyant un péage équitable et raisonnable.

Les faits sont pleinement établis dans le jugement de M. le commissaire Goodeve, en date du 26 février 1918, approuvé par le commissaire en chef et M. le commissaire Boyce. *23 Ch. de f. can., Cas. 146.*

"IRISH & MAULSON" *vs* LA COMPAGNIE DE TÉLÉPHONE BELL.

Lorsqu'il s'agit du service du téléphone pour lequel le nom de l'abonné est inscrit sur la liste et que ce service ne fait pas partie du tableau privé de distribution mais est isolé comme service résidentiel et entièrement distinct du service faisant partie du tableau privé de distribution, l'emploi qu'on fait de ce téléphone isolé tombe sous les taux appliqués aux services séparés.

Le fait est clairement établi dans le jugement de M. le commissaire McLean, en date du 5 mars 1918, approuvé par le commissaire en chef adjoint et M. le commissaire Boyce. *23 Ch. de f. can., Cas. 19.*

PLAINTE DE LA WALKERTON EGG & DAIRY COMPANY, DE WALKERTON, ONT., CONTRE LES COMPAGNIES DE MESSAGERIES "CANADIAN" ET "DOMINION".

Par l'entremise de MM. Robertson et McNab, une plainte a été faite à la Commission au nom de la Walkerton Egg & Dairy Company, de Walkerton, Ont., contre les compagnies de messageries "Canadian" et "Dominion" pour avoir prélevé une surcharge de cinq cents sur chaque bidon de crème expédié de gares où ces compagnies de messageries n'ont aucun service de prise et remise.

Sous l'empire de l'ordonnance n° 14594, en date du 21 août 1911, l'article 1, les alinéas (*a*) à (*c*) inclusivement prévoient ce qui suit:—

"(*a*) Les taux ci-dessus comprennent la remise des bidons remplis et la prise des bidons vides, pour le marchand, dans tous les endroits où la compagnie de messageries fournit un service de prise et remise pour les autres marchandises.

"(*b*) Les taux ci-dessus s'appliquent dans le cas d'envois par un marchand, si les bidons remplis sont recueillis par une compagnie de messageries et expédiés dans un endroit où ladite compagnie ne fournit pas de service de prise et remise.

"(*c*) Dans les endroits où la compagnie de messageries ne fournit pas de service de prise et remise, les taux, sauf tel que prévu dans le paragraphe (*b*), sont de 5 cents par bidon de moins que les taux ci-dessus."

Ces dispositions dans lesquelles il ne s'agit que d'inclure le nom de la compagnie de messageries intéressée, sont contenues dans les tarifs spéciaux locaux des compa-

gnies de messageries, pour le transport de la crème; elles sont le résultat de cette ordonnance, e.g., tarif C. C. Ch. de f. n° 4405, de la compagnie de messageries "Dominion", mis en vigueur le 9 mars 1914.

La requête telle que produite réfère au règlement 2 des taux de messageries; les règlements 1 à 3 inclusivement du tarif comprennent les dispositions prescrites dans alinéas (*a*) à (*c*) inclusivement auxquelles il est référé ci-dessus.

Les prétentions sont que:—

> "'La compagnie de messageries fournit un "service de prise et remise" dans Walkerton, mais elle reçoit de nombre d'endroits où elle n'a pas de service de prise et remise, la crème qui est expédiée à Walkerton; toutefois, la *Walkerton Egg & Dairy Company* paye le taux entier depuis plusieurs années.
>
> "L'article 2 ne s'applique pas ici car s'il y a un service de prise et remise à Walkerton, là où la crème est expédiée, il n'en existe pas à l'endroit où la crème est livrée pour être expédiée à la *Walkerton Egg & Dairy Company*."

Jugé par le commissaire McLean, dans sa décision en date du 5 mars 1918, approuvée par le commissaire en chef adjoint Scott, le sous-commissaire en chef Nantel et les commissaires Goodeve et Boyce, que s'il existe un service de prise à l'endroit d'expédition ou un service de remise à l'endroit de livraison, ce dernier service obligeant *ipso facto* la compagnie de mesageries à fournir un service de prise et remise au vendeur de crème, les taux inclusifs s'appliquent; que s'il n'y a pas de service de prise à l'endroit d'expédition et aucun service de remise et de prise à l'endroit de réception, alors il est prévu une réduction de taux.

WALLACEBURG CUT GLASS WORKS *vs* CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION.

Deux taux de classification L.C.L. ne seront pas accordés pour la même marchandise différant de valeur. Quand un taux de classification C.L., de Wallaceburg, qui est un centre manufacturier, à Winnipeg, est volontairement établi par les voituriers, il n'est que raisonnable que les mêmes péages soient établis de Wallaceburg à Toronto et Montréal, centres de distribution similaires dans l'Est.

(*Ledoux Co.* v. *Canadian Freight Association.* *12 Ch. de f. can., Cas. 3,* distingué.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement de l'adjoint du commissaire en chef, jugement approuvé par le commissaire Boyce, le 9 mars 1918. *22, Ch. de fer can., Cas. 408.*

DEMANDE D'ANNULATION DE CLAUSE DANS ORDONNANCE CONNAISSEMENT POUR INSPECTION DE MARCHANDISES.

Il s'agit ici d'une demande d'annulation de clause dans l'ordonnance connaissement approuvée par la Commission stipulant que l'inspection des marchandises couvertes par le connaissement ne serait pas autorisée à moins que la loi n'y pourvoit ou à moins que permission n'apparaisse au dos du connaissement original ou ne soit donnée par écrit par l'expéditeur.

On a fait remarquer que le connaissement en cause avait été approuvé par la Commission après qu'il eut été soigneusement examiné clause par clause par les représentants des expéditeurs, les institutions financières et les compagnies de chemins de fer.

Il fut arrêté par l'adjoint du commissaire en chef, dans son jugement du 13 mars 1918, jugement approuvé par les commissaires McLean et Goodeve, que le présent arrangement ne devait pas être modifié, la pratique existant telle quelle depuis nombre d'années dans les affaires commerciales, et ayant été aussi reconnue par les maisons d'affaires, les banques et autres institutions financières. La demande fut en conséquence renvoyée.

COMPAGNIES DU GRAND-TRONC ET DU CHEMIN DE FER QUÉBEC, MONTRÉAL ET SUD.

La Commission n'a pas juridiction, en vertu de l'article 364 (3) de passer outre à la sanction du Gouverneur en conseil aux termes de l'article 364 (2), mais ne peut que recommander pour pareille sanction une convention de trafic qui lui serait soumise par les voies régulières, et qui a son approbation. La Commission possède juridiction pour passer outre aux conditions concernant le consentement des actionnaires, les annonces dans les journaux locaux et autres conditions de procédures pour soumettre la chose à la Commission.

Les faits sont exposés au long dans le jugement de M. le commissaire Boyce du 4 mars 1918, jugement approuvé par l'adjoint du commissaire en chef et M. le commissaire McLean. *23, Ch. de fer can., Cas. 101.*

TAUX DU CHARBON.—DOSSIER N°. 25547·14.

Jugement du commissaire en chef Drayton du 15 mars 1918, approuvé par l'adjoint du commissaire en chef et M. le commissaire McLean.

Il s'agit ici d'une réclamation de municipalités et acheteurs de charbon dans ce qui est généralement compris comme étant le groupe du comté de Waterloo. La ville de Guelph est aussi partie à cette réclamation. Une audience a eu lieu, et la cause est maintenant pendante en attendant que décision finale soit rendue dans la cause ayant trait à la majoration de taux.

La question des taux de charbon est très difficile à ajuster comme il conviendrait dans le district de l'Ontario-Ouest, vu la concurrence par eau ouverte aux villes sur les lacs.

La complexité de la situation est en partie couverte par le jugement concernant les taux de l'Est, pp. 178-187. Vu que toute la situation a été tellement examinée en détail, je ne crois pas qu'il soit à propos d'alléguer de nouvelles raisons, et je me contenterai de m'en rapporter au rapport de M. Hardwell, officier en chef du trafic de la Commission, rapport qui a ma pleine approbation.

Comme suite à l'adoption dudit rapport, les différentes municipalités sont mises mutuellement sur un pied d'égalité aussi équitable qu'il est possible d'établir, autant que je puis voir.

Le rapport de M. Hardwell se lit comme suit:—

> En tenant pour acquis que les nouveaux tarifs seront mis en vigueur le 15 courant, j'ai l'honneur de faire rapport ainsi qu'il suit:—
>
> " L'augmentation de 15 cents dans le taux de Galt, soit de 88 cents à $1.03 la tonne, offre une base de rajustement. Ayant égard au taux de Brantford, qui fut l'origine réelle des difficultés subséquentes, suivant qu'expliqué à la page 182 du jugement sur les taux de l'Est, je ne changerais pas ce nouveaux taux de Galt. Galt n'est pas l'un des requérants.
>
> " Preston et Hespeler avaient autrefois le taux de Galt, mais furent majorés tous deux à 5 cents et 7 cents au-dessus de Galt; distance 4·1 et 7·4 milles respectivement. Je conseillerais de leur appliquer maintenant le taux de Galt.
>
> " Guelph est à 18·2 milles, et avait autrefois le même taux; mais le jugement lui a donné 11 cents de plus que Galt. Je réduirais cette différence à 5 cents, de manière à ce que le nouveau taux soit $1.08 au lieu de $1.14.
>
> " Je ne vois pas comment je pourrais recommander un changement pour Kitchener. Il est vrai qu'il y avait là le même taux qu'à Galt, bien qu'il y ait 27·7 milles de plus. Les deux jugements lui ont donné 11 cents de plus, le nouveau taux étant $1.10. Si cela était réduit il faudrait nécessairement réduire aussi le taux de Stratford, qui est à 8 milles plus près de Black Rock, ainsi que pour les endroits situés en deçà de Petersburg, Baden, New-Hamburg et Shakespeare, et tout cela aurait son influence sur St. Mary et de là à London.

" En outre, il y a un avantage de 21 milles entre Woodstock et Black Rock, comparativement à Kitchener. Ainsi donc, comme les deux ont le même taux, la même réduction s'ensuivrait pour Woodstock et Ingersoll, et se ferait sentir jusqu'à London.

"Ces exemples démontrent à quel point les taux dépendent les uns des autres et dans quelle mesure la structure du tarif se trouverait affectée si toutes les demandes étaient accordées.

" Waterloo est un embranchement qui n'est qu'à un mille de Kitchener et a toujours été régi par le taux de Kitchener. Le nouveau tarif continue cet arrangement.

" Elmira se trouve à 10 milles plus loin que Waterloo et est le terminus de l'embranchement. Le taux en était autrefois de 10 cents de plus que Waterloo, et le nouveau tarif porte la différence à 11 cents, mais le changement est si peu de chose que je ne considère pas qu'on devrait changer quoi que ce soit, surtout si l'on songe que l'embranchement Goderich du Pacifique-Canadien se trouverait affecté, sans parler de Fergus et d'Elora qui sont dans le même territoire et avec des distances de Black Rock en leur faveur.

" L'adjudication doit, selon moi, prendre les endroits et les distances en considération, sans avoir indûment égard à la pratique volontaire passée. Evidemment, aussi, l'objet du dernier jugement de la Commission devrait être tenu en vue, et l'on doit aussi tenir compte de l'étendue où cet objet se trouverait nullifié par les ramifications dont j'ai parlé. Il ne saurait y avoir, selon moi, aucune portée pratique dans le fait que les endroits requérants sont tous dans le comté de Waterloo.

" En ce qui concerne la concurrence entre les villes dans ce groupe du comté de Waterloo et l'argument qu'on fait valoir pour l'égalité des taux, il n'est pas besoin de rappeler que cette Commission et la Commission de Commerce "Interstate" ont toujours considéré que ce n'est pas faire acte de saine réglementation que d'exiger l'égalité commerciale sans tenir compte des distances et des routes.

" On a prétendu que la distance à Kitchener devait être considérée dans le 15e district par voie de Blair et Doon, absolument comme si le Grand-Tronc avait construit un pont sur la Grande Rivière à Galt, mais cet embranchement n'a aucun raccordement avec la grande ligne à Galt, le trafic circulant dans le 22e district par Preston jusqu'à Guelph Junction, et de là à l'ouest jusqu'à Kitchener.

" Je dois mentionner que plusieurs des distances citées par les requérants sont celles partant de Suspension Bridge; mais, ainsi que la Commission ne l'ignore pas, le gros du mouvement du charbon est par voie de Black Rock.

" Le tableau suivant indique tout cela. Les distances en milles sont à partir de Black Rock. La colonne portant l'en-tête "Ancien tarif" indique les taux de ce jugement, et la colonne portant l'en-tête "15 cents" indique l'augmentation de 15 cents par tonne récemment accordée. La dernière colonne indique les taux qui sont ici recommandés jusqu'aux destinations en italiques:

A destination de:	Milles.	Ancien tarif. Cents.	E.R.C. Cents.	15 cents. Cents.	Cents.
Brantford	74	70	77	92	—
Galt	92	90	88	103	103
Preston	96	90	93	108	103
Hespeler	99	90	95	110	103
Guelph	108	90	99	114	108
Georgetown	93	80	88	103	—
Kitchener	120	90	99	114	114
Stratford	112	90	99	114	—
Woodstock	99	90	99	114	—
Waterloo	121	90	99	114	114
Elmira	131	100	110	125	125
Elora	120	100	110	125	—
Fergus	123	100	110	125	—

TAUX GRANDE VITESSE POUR LE POISSON.

Il appert que la compagnie *Dominion Express* faisait autrefois des livraisons de poisson aux destinataires par camionnage. Par le supplément 11 au Tarif C.R.C. N° 4416 et le supplément 8 au Tarif C.R.C. N° 4437, en vigueur le 15 janvier 1916, la compagnie a cherché à annuler toutes ces sortes de livraisons pour le poisson venant en chargements de wagons de l'Atlantique et du Pacifique.

La Commission, par l'ordonnance de suspension 24628, suspendit ces suppléments, et il en est résulté que la compagnie a été forcée de continuer la livraison du poisson comme par le passé.

La compagnie cherche à justifier son action, en alléguant les faits suivants:

1. Que les taux du Pacifique aux villes de l'Est sont extrêmement bas, et leur ont été imposés par la concurrence.
2. Que ces taux, si concurrents qu'ils soient, peuvent soutenir la comparaison avec ceux des Etats-Unis qui ne comprennent pas le service de livraison par voitures pour le poisson venant en chargements de wagons.
3. Que les compagnies de messageries n'ont jamais eu l'intention de faire avec leurs voitures des livraisons de poisson venant en chargements de wagons.

Jugé par le commissaire en chef Drayton, dans sa décision du 15 mars 1918, approuvée par l'adjoint du commissaire en chef, le sous-commissaire en chef Nantel et le commissaire Goodeve, que les suspensions en vertu de l'ordonnance de la Commission n° 26428 suspendant les suppléments en question soient rendues absolues.

RÉCLAMATION DE LA WEST VIRGINIA PULP & PAPER CO. ET AUTRES CONCERNANT LES TAUX SUR LE BOIS DE PULPE.

Il s'agit d'une réclamation soumise à la Commission par la *West Virgina Pulp & Paper Co.,* demandant qu'une ordonnance soit rendue pour le désaveu, dans la mesure où il peut s'agir des taux à Mechanicville, N.-Y., du Tarif C.R.C. n° E-2847, en vigueur le 10 septembre 1914, et du supplément n° 7 dudit tarif, en vigueur le 1er novembre 1915 (répété dans le supplément 12 dont il est parlé dans la demande) s'appliquant au bois de pulpe venant de points sur le P.-C. pour destinations diverses aux Etats-Unis, principalement dans l'est de l'Etat de New-York.

Subséquemment, par le supplément 15, émis le 28 juillet et entré en vigueur le 1er septembre 1916, les taux furent majorés de 1 cent par 100 livres à partir du territoire à l'ouest de Montréal, par voie d'Ottawa ou Saint-Polycarpe, de là par le G.-T. à Rouse's Point, N.-Y., où un raccordement est opéré avec le Delaware et Hudson.

L'ordonnance n° 25262, émise le 16 août 1916, suspendant le supplément en dernier lieu mentionné sur demande de la *West Virginia Pulp & Paper Co.,* la *Ticonderaga Pulp & Paper Co.,* et la *N.Y. & Pennsylvania Co.,* de Willsboró, N.-Y., ces deux points étant, avec Mechanicville pour ainsi dire les seuls point du Delaware et Hudson prenant du bois de pulpe, *La Mountain Lumber Co.* de New-York intervint subséquemment comme requérante.

La présente requête complète la décision de la Commission dans la cause *International Paper Co.,* v. G.T.R., C.P.R. et C.N.R. Co's, 15, C.R.C. 111. Il s'agissait dans cette cause de taux d'exportation sur le bois de pulpe à partir du territoire à l'est de celui concerné dans la présente requête. Il fut alors reconnu que le territoire en question était de ceux où la concurrence par voie d'eau avait exercé une influence sérieuse sur les taux. Il fut en outre constaté qu'avec la diminution de la concurrence par eau les chemins de fer étaient dans leur droit en élevant les taux aussi près que possible des conditions normales.

Jugé par M. le commissaire McLean, dans sa décision du 16 mars 1918, approuvée par M. le commissaire en chef Drayton, le commissaire en chef adjoint Scott, le sous-commissaire en chef Nantel et le commissaire Goodeve, que considé-

rant ce qui avait été approuvé à l'égard de conditions analogues dans les mouvements de lignes uniques, les taux sur les autres produits forestiers, et outre le fait qu'ayant égard aux produits de pulpe et de papier, les compagnies du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc n'ont pas les avantages de réexpédition et les revenus qui en proviennent, l'augmentation telle qu'établie dans le supplément n° 15 n'était pas déraisonnable.

Jugé aussi qu'ayant en vue le laps de temps qui s'était écoulé au sujet de la suspension des tarifs mentionnés, les parties requérantes avaient eu amplement avis de l'effet des tarifs; et que le mouvement en question étant d'ordre international, il fallait tenir compte des nécessités où se trouvait la Commission "Interstate Commerce" pour produire sa réclamation. Il a aussi jugé que, subordonnément aux conditions de la Commission Interstate sous ce rapport, des tarifs revisés pourraient être soumis à la Commission dans les quinze jours à compter de la date de l'ordonnance. *32, Ch. de fer can., Cas. 153.*

FABRICANTS D'ARTICLES EN CAOUTCHOUC *vs* CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION.

Ce serait montrer de l'injustice que d'autoriser l'expédition de bottes et chaussures en caoutchouc en chargements mélangés aux taux de troisième classe en concurrence avec les fabricants qui n'ont pas le même privilège de mélanger leurs cuirs ou leurs chaussures en feutre avec d'autres cuirs ou feutres appartenant à la même classification en lots de wagons.

Les taux de pleins chargements ne sont donnés que pour faciliter le mélange des marchandises, en raison de la nature variée des marchandises qui peuvent être mélangées.

Les pneus en caoutchouc plein avec poids minimum de 24,000 livres, et les pneus pneumatiques en caoutchouc avec poids minimum de 16,000 livres, sont cotés troisième classe.

Les faits sont énoncés au long dans le jugement du commissaire en chef adjoint du 20 mars 1918, approuvé par les commissaires McLean, Goodeve et Boyce. *23, Ch. de fer can., Cas. 50.*

BOARD OF TRADE DE NANAÏMO *vs* CHEMIN DE FER CANADIEN-PACIFIQUE.

C'est le devoir d'une compagnie de chemin de fer, dans les intérêts des expéditeurs, de prendre pour le trafic la voie la plus courte, la plus directe et la plus économique; mais vu que, dans les conditions où se trouvent actuellement les taux, les chemins de fer obtiennent le maximum d'économie, le péage par mille par voie du transfert Ladysmith devrait être réduit à celui par voie d'Esquimalt-Nanaïmo, et les péages des stations desservies par le transfert Ladysmith devraient être réduits à la même manière, et en plus le péage de Ladysmith à destination.

La question principale se rapporte au péage terminal qui représente le péage coté à partir de points dans le territoire de l'Est à des points dans l'Ouest et réciproquement, là où le mouvement est ouvert par voie d'eau, ou là où la distance à partir de la voie d'eau est tellement courte que les deux péages terre et eau sont plus bas que le péage régulier entièrement par voie de terre. La Commission a toujours alors invariablement prétendu que les voituriers, à leur discrétion, peuvent ou non faire face à la concurrence par eau ou la concurrence sous toute forme quelconque, et peuvent opter pour chercher à obtenir des affaires pour une petite rémunération ou même entièrement s'en passer, subordonnément à la restriction que quand il y a concurrence le péage doit être étendu à tous les points dans un district commun où règnent des conditions similaires d'exploitation et de trafic. Le volume de trafic par eau à Nanaïmo étant peu considérable relativement à celui qui va à Victoria, les conditions ne sont pas les mêmes, et il n'y a aucune distinction injuste.

Nanaimo Board of Trade v. *Canadian Pacific Ry. C., 20 Can. Ry. Cas. 224, jugé de nouveau et confirmé; British Columbia Co.* v. *Express Traffic Association, 13 Can.*

Ry., Cas. 176; Midland Lumber Shippers v. *Grand Trunk Ry. Co.* (*Pine Lath Refund Case*) *22 Can. Ry., Cas. 387,* suivi.

Les faits sont énoncés au long dans le jugement du commissaire en chef du 25 mars 1918, approuvé par M. le commissaire Goodeve. *23 Ch. de f. can., Cas. 92.*

RÉCLAMATION DE R. W. HANNAH, DE TORONTO, AU SUJET DU REFUS DU GRAND-TRONC D'APPLIQUER LES TAUX SPÉCIAUX DU TARIF POUR LES POMMES DE TERRE.

R. W. Hannah, de Toronto, soumet à la considération de la Commission que le Grand-Tronc a refusé d'appliquer ses taux de tarif spécial pour les pommes de terre entre ses stations sur route détournée des expéditeurs. Aux termes du tarif G.T.R., C.R.C., E-3642, des taux sont cotés pour les pommes de terre et la graine de lin. Le tarif stipule que les taux mentionnés ne s'appliquent qu'aux vrais chargements de wagons, et que la base de péage doit être celle où des taux spécifiques sont en vigueur. Evidemment, il doit y avoir là une erreur de rédaction, et cela doit se lire "où des taux spécifiques ne sont pas en vigueur". Le tarif établit les taux pour distances allant à 500 milles. Le tarif est aussi limité, quant à son étendue, aux mouvements entre les stations du Grand-Tronc; et il est stipulé qu'entre des points communs le péage par mille des chemins de fer concurrents doit être applicable si la distance est plus courte que celle par le Grand-Tronc.

La compagnie de chemin de fer a prétendu en substance que le tarif, tout en étant coté en milles, est en réalité un tarif de station à station toujours basé sur la distance la plus courte. Le requérant a prétendu qu'il avait droit à un taux sur la distance réelle parcourue, sans considération de la distance la plus courte entre les deux points concernés.

Jugé par M. le commissaire McLean, dans sa décision du 27 mars 1918, approuvée par le commissaire en chef adjoint Scott et le commissaire Goodeve, qu'afin d'obtenir l'avantage de l'arrangement pour les arrêts en chemin, l'expéditeur doit observer les dispositions du tarif C.R.C. E-2374; que la distance directe en milles Hawkestone à Montréal est 357 milles, et que le tarif direct est de 20½ cents; que pour la traction de 55 milles en dehors de la ligne il y a un droit de 2¾ cents, et un droit de lot pour le privilège d'arrêt; que la combinaison ainsi applicable était de 24¼ cents au lieu de 25 cents suivant que le requérant le réclame. *24 Ch. de fer can., Cas. 123.*

RÉCLAMATION DE R. W. HANNAH, DE TORONTO, AU SUJET DU REFUS DU GRAND-TRONC D'APPLIQUER LES TAUX SPÉCIAUX DU TARIF POUR LES POMMES DE TERRE.

Il s'agit ici d'une requête de la compagnie London & Port Stanley pour être autorisée à majorer son tarif de voyageurs de 2½ cents à 3 cents par mille, et son tarif marchandises de 15 p. 100. Cette requête se trouve comprendre l'extension de l'avance accordée par la Commission, sur demande des chemins de fer à vapeur, pour une extension générale des taux aux lignes électriques.

Aucun chemin de fer électrique n'a été partie à cette requête, et le jugement de la Commission ne traite pas des taux sur les lignes électriques. Et cela pour la bonne raison que—non seulement aucune requête n'a été faite pour une majoration, mais parce que l'un des motifs les plus valables d'augmentation, celui du charbon, n'existe pas pour les compagnies électriques dont le pouvoir moteur est la force hydraulique. La compagnie requérante emploie la force hydraulique.

Depuis que la présente majoration a été accordée pour les chemins de fer à vapeur, quelques-unes des compagnies électriques ont soumis des tarifs avec des majorations similaires dans leurs taux. Ces tarifs ont été désavoués par la Commission jusqu'à ce que les nécessités des lignes électriques eurent été établies.

La compagnie London & Port Stanley a depuis lors présenté sa requête, et a soumis des données faisant voir l'augmentation de ses frais ainsi que l'effet que les nouveaux tarifs ont eu sur ses opérations.

Aucune autre ligne électrique dans l'Est n'a jusqu'à présent soumis à la Commission des preuves sur lesquelles une majoration des taux pourrait être justifiée.

Bien que la compagnie London & Port Stanley n'ait pas produit de requête en son nom et au nom de toutes les autres compagnies électriques, cette compagnie, ayant ses opérations dans une partie densement peuplée de la province, et n'ayant près de ses opérations aucune ligne peu profitable entre les points termini déjà développés, pourrait très bien être prise comme une ligne électrique qui devrait montrer au plus haut degré, en ayant égard au caractère de son équipement, l'économie de l'opération d'un chemin de fer électrique.

Le gérant et trésorier de la compagnie, qui est gérée par une commission pour la ville de London, a soumis des relevés montrant la majoration dans les salaires des conducteurs, mécaniciens et employés des trains du 1er juillet 1915 au 1er janvier 1918, représentant une augmentation moyenne de 33·421 pour 100. Des augmentations approchant d'un pourcentage similaire de majoration sont montrées comme étant applicables à la plupart des employés.

Des prix comparatifs de fournitures, suivant que communiqués par la compagnie London & Port Stanley, montrent un état de choses qui est pour ainsi dire le même que les bordereaux soumis par les compagnies de chemins de fer à vapeur, la majoration de pourcentages étant très considérable, en certains cas allant jusqu'à 166·363 pour 100, comme par exemple pour les rails.

La Commission, cependant, montre qu'elle a dans le passé gagné ses charges fixes avec les anciens taux, mais elle prétend que la ville a droit qu'à plus qu'à un quart de 1 pour 100 de dividende sur les capitaux engagés dans le projet d'électrisation.

Jugé par le commissaire en chef Drayton, dans sa décision du 28 mars 1918, approuvée par le commissaire McLean, que les chiffres et états soumis par la compagnie requérante ont rendu absolument évidente la nécessité de revenus plus considérables, en tenant toujours pour acquis que la compagnie doit être traitée comme une entreprise commerciale et être gérée sans perte pour les contribuables de London, soit pour ce qui a trait à ses opérations, ou pour ce qui à la longue serait bien pis, à savoir la diminution de valeur de l'actif par suite d'économies indues et d'entretien défectueux.

Il a été aussi jugé que les majorations accordées doivent être temporaires et ne s'appliquer que pour le temps où dureront les présents frais anormaux et excessifs.

Il a été en outre jugé que les mêmes secours doivent être accordés à toute autre ligne électrique qui pourra convaincre la Commission que ses opérations et sa condition financière sont de nature à la justifier de demander du secours. *24 Ch. de fer can.*

REQUÊTE DE LA VILLE DE VICTORIA ET DU PROCUREUR GÉNÉRAL DE LA PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE CONCERNANT ACCÈS AU PONT DU CHEMIN DE FER ESQUIMALT ET NANAIMO.

Il s'agit ici d'une requête faite par le conseil municipal de la ville de Victoria et du procureur général de la Colombie Britannique pour une déclaration de la Commission quant aux droits de la ville à l'accès du pont du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo traversant une partie du pont Victoria; et de la requête de la compagnie Esquimalt et Nanaïmo pour approbation de plan montrant le remplacement projeté du pont tournant de Victoria, port de Victoria.

Cette requête avait déjà été soumise à la Commission à une séance tenue à Victoria, le mardi 5 juin 1917. Il n'y avait pas eu alors de conclusion, mais le conseil avait eu la liberté de faire d'autres soumissions, en ayant égard à la responsabilité de la compagnie de chemin de fer telle qu'alléguée d'une part par la ville, et d'autre part à la juridiction de la Commission de considérer la réclamation.

Outre cela, la chose semblant relever éminemment des parties plutôt que devoir être l'objet d'une ordonnance de la Commission, les instructions nécessaires furent données pour que les parties pussent conférer et tenter d'en arriver à un compromis. La question de la responsabilité de la compagnie du chemin de fer en ce qui

concerne le pont—formant l'objet de la réclamation— a été soumise à la Commission en d'autres occasions.

Des négociations ont eu lieu, mais les parties n'ayant pu en arriver à aucun arrangement, la ville désire que la Commission entreprenne de régler la chose le plus tôt possible.

Non seulement cette requête est-elle extraordinaire, mais elle est accompagnée de circonstances extraordinaires. Les voies du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo pénètrent dans la ville de Victoria au moyen d'un pont tournant construit à partir de la réserve indienne de l'époque sur une partie du pont Victoria jusqu'aux terrains appartenant à la compagnie de chemin de fer dans la ville et constituant les points terminaux de la compagnie.

Le pont a été construit par la compagnie de chemin de fer en vertu d'un décret du Conseil approuvé le 26 août 1887, et qui se lit comme suit:—

> "Le comité du Conseil a eu en considération une demande de M. R. Dunsmuir, agissant au nom du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo, pour l'approbation du plan et de la description d'un certain pont tournant qu'on projette de construire sur une partie du port de Victoria, C.-B., sur la ligne dudit chemin de fer afin d'accommoder le trafic du chemin de fer et de la grande route.
>
> "Le ministre des Chemins de fer, à qui ladite demande a été référée, fait rapport ainsi qu'il suit:—
>
> "Que le pont va jusqu'à un certain point gêner le libre usage du haut du port, lequel cependant ne présente pas la même importance que le bas du port.
>
> "Qu'il appert, par une résolution adoptée par le conseil municipal de Victoria, qu'il n'y a aucune objection de la part des autorités civiques à la construction du pont sur l'emplacement projeté;
>
> "Que le port de Victoria, en raison de son peu de profondeur, n'est accessible qu'à des navires de relativement peu de tonnage et de tirant d'eau;
>
> "Que l'emplacement choisi par la compagnie pour le pont laisse la meilleure partie libre et accessible en tous temps pour pareils navires entrant dans le port;
>
> "Que le pont ne met en aucune manière obstacle à l'usage de cette partie du port; et
>
> "Qu'il ne voit aucune objection à ce qu'il soit construit, d'autant plus que les mesures prises pour le pont tournant ne laissent rien à désirer;
>
> "Le ministre des Travaux publics recommande donc que permission soit accordée au chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo de construire un chemin de fer et un pont tournant sur une partie du port de Victoria, C.-B., suivant que par plan annexé.
>
> "Le comité partage l'avis exprimé dans le rapport précédent du ministre des Travaux publics, et soumet les recommandations précédentes à l'approbation de Votre Excellence."

Le plan annexé au décret du Conseil et approuvé par ledit décret autorisait la construction d'un pont semblable à celui qui a en réalité été érigé. Ce plan porte l'en-tête suivant:—

ESQUIMALT & NANAIMO RAILWAY, C.-B.

PLAN DU PONT TOURNANT PROJETÉ DANS LE PORT DE VICTORIA.

La section du pont montre, en premier lieu, un espace de 18 pieds dans lequel est montrée une voie unique de chemin de fer, et des extensions de quatre pieds en largeur des deux côtés.

Dans la présente requête, la ville prétend que la compagnie de chemin de fer s'est trouvée forcée de construire un pont pour chemin de fer, piétons et voitures, auquel le

public devait avoir en tout temps libre accès, et à pousser le terminus du chemin de fer jusqu'aux limites de la municipalité.

La ville soutient, en premier lieu, que la compagnie est ainsi liée par contrat; et en second lieu qu'elle est ainsi liée par fin de non-recevoir.

Aucun contrat n'a été produit, mais la ville a soumis la résolution suivante du conseil de ville adoptée à sa réunion tenue le 29 juin 1887:

> " Considérant que ce conseil a été heureux de recevoir communication du rapport de Son Honneur le maire exposant que M. Dunsmuir, président de la compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo, a annoncé que c'est l'intention de sa compagnie de construire dans le port de Victoria un pont pour chemin de fer, piétons et voitures, auquel le public doit avoir en tout temps libre accès, et de prolonger le terminus dudit chemin de fer jusqu'aux limites de la municipalité.
>
> " Il est résolu que les remerciements de ce conseil soient offerts à la compagnie de chemin de fer, par l'entremise de M. Dunsmuir, pour la libéralité dont elle a fait preuve, et que nous sommes d'avis que l'extension de la ligne jusqu'à Victoria conférera un grand bien aux citoyens de cette ville.
>
> " Il est aussi résolu que copie de ce préambule et de la résolution soit transmise aux gouvernements du Dominion et de la province et au président de la compagnie Esquimalt et Nanaïmo.
>
> " Résolution secondée par le conseiller Pearce et adoptée."

Et copie de la lettre envoyée à l'honorable R. Dunsmuir, en date du 6 juillet 1887, par les autorités civiles compétentes, et qui se lit comme suit:

> " J'ai reçu instruction de Son Honneur le maire de vous adresser ci-incluse copie d'une résolution adoptée à une assemblée régulière du conseil municipal de cette ville, le 29 du mois dernier."

Des lettres similaires furent en même temps adressées au ministre des Travaux publics à Ottawa, et au secrétaire provincial à Victoria.

La résolution ci-dessus doit être celle dont il est parlé dans le décret du Conseil, ci-haut énoncé.

Il a été jugé par le commissaire en chef Drayton, dans sa décision du 30 mars 1918, approuvée par le commissaire en chef adjoint Scott, les commissaires Goodeve et Boyce, que la Commission ne possède aucune juridiction en la matière, et que le différend doit être par conséquent entièrement laissé à la considération du ministère des Travaux publics.

Il a été aussi jugé que, quand bien même il y aurait juridiction, le plan approuvé par le décret du Conseil était un plan ne laissant que 18 pieds d'espace pour le chemin de fer; et qu'il n'y avait aucun espace ménagé pour un chemin de voiture, et que l'intérêt toujours prépondérant de la sûreté publique rendrait absolument négative la possibilité d'un décret autorisant les véhicules et camions à utiliser en commun le pont en question avec le chemin de fer.

Il a été aussi jugé qu'avant qu'aucune ordonnance ne pût être rendue par la Commission, les plans de la nouvelle structure devraient être soumis au ministère des Travaux publics, afin de mettre ce ministère en mesure de se renseigner sur les nécessités de la navigation dans le moment actuel. *24, Ch. de fer can., Cas. 84.*

RÉCLAMATION DE LA " SWIFT CANADIAN COMPANY, LIMITED," DE WINNIPEG, CONCERNANT ALLOCATION DE WAGONS FERMÉS.

Il s'agit ici d'une réclamation ayant trait entièrement au mouvement local du Pacifique-Canadien, à partir des abattoirs *Union Stock Yards,* à St-Boniface, jusqu'à l'établissement de la compagnie Swift, sur le côté est de la Rivière Rouge, dans le district portant le nom de Elmwood.

Le supplément 1, en vigueur le 21 mai 1917, au tarif garage C.P.R., C.R.C., n° W-2251, du 17 avril 1917, (tous deux en vigueur lors de l'audience, bien que les citations de M. Ingram eussent été empruntées au tarif précédent) énonce un taux de 1 centin par 100 livres minimum $5 par wagon, sur le bétail partant des *Union Stock Yards* à destination des abattoirs situés sur les voies du Pacifique et des abattoirs du Pacifique à Winnipeg. Il est évident que ce que l'on a réellement voulu dire ici c'est un taux à forfait de $5 par wagon, car aucun wagon de bétail ne pourrait peser 50,000 livres.

Quand des wagons à bestiaux ne sont pas disponibles et que des wagons fermés leur sont substitués, l'agent de chemin de fer doit avoir une unité quelconque de mesure afin d'empêcher qu'on n'expédie plus d'animaux qu'il aurait pu en être mis en wagons à bestiaux pour le même taux. C'est pourquoi la disposition suivante a été établie dans le Tarif Spécial des règlements C.R.C. n° W-2139, cité par M. Ingram:

"Chaque fois que, par suite du manque de wagons à bestiaux pour le transport des bestiaux et des chevaux, le département des wagons se voit dans la nécessité de procurer à leur place des wagons fermés, un nombre suffisant de wagons fermés peut être procuré équivalant en capacité de transport au nombre de wagons à bestiaux demandé, et pour les poids minima requis pour wagons à bestiaux, et aux poids réels s'il est besoin d'un plus grand nombre.

"Pour l'application de ces règlements, les agents devront employer l'échelle suivante comme maximum de capacité de transport, et établir le connaissement en conséquence pour chaque chargement de bétail:—

Bétail.—Bœufs de boucherie, 18 têtes. Bœufs d'un an, 35 têtes, bœufs de deux ans, 26 têtes. Wagons mélangés de bétail de divers âges (y compris les vaches), 22 têtes.

Chevaux.—Lourds, 17 têtes; medium, 19 têtes; légers, 22 têtes.

Des wagons fermés en conformité de ce qui précède ne seront procurés que sur autorisation spécifique du département du service des wagons, et référence en sera notée sur les connaissements.

Les agents doivent indiquer clairement sur les connaissements quels sont les wagons qui ont été demandés par les expéditeurs et quels sont ceux qui ont été procurés, comme par exemple: Un wagon bétail demandé, deux wagons fermés procurés."

L'arrangement ci-dessus établi suivant capacité équivalente de transport est en vigueur, assure le chemin de fer, depuis quelque vingt ans, en vertu de convention conclue avec les expéditeurs de bétail de l'Ouest.

Durant la période allant du 26 octobre au 4 novembre, et vu l'impossibilité où s'est trouvée la compagnie de chemin de fer de procurer des wagons à bestiaux pour le mouvement intra-terminal concerné, la compagnie requérante a dû employer 71 wagons fermés pour le mouvement du bétail.

Il a été jugé par le commissaire McLean, dans sa décision du 3 avril 1918, approuvée par le commissaire en chef Drayton, que l'arrangement intervenu pour procurer une capacité équivalente de wagons fermés quand des wagons à bestiaux ne sont pas disponibles, ne s'applique plus aux mouvements de garage, que cet arrangement a été aboli par les dispositions de l'item 85, C.R.C. n° W. 2250, qui était en vigueur avant la date de l'audience, mais dont il n'a pas été question à l'audience; que le tarif en vertu duquel la demande a été faite était explicite pour ce qui a trait à la base de 18 têtes. Si la Commission eût été d'avis qu'une base de 15 têtes pour un mouvement de garage était convenable, alors cela aurait été tout simplement une indication en faveur de modification du tarif pour l'avenir, et alors la Commission n'aurait pas pu l'avoir rendu rétroactif. Il a été aussi jugé que comme le tarif ne permet plus ce qui a trait aux mouvements de garage—ce qui est compris dans la requête—il n'y a rien sur lequel on puisse se baser pour rendre une décision en ce qui concerne la demande telle que formulée.

ANNEXE "B".

RAPPORT DU CHEF DE TRAFIC, J. HARDWELL.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, pour le treizième rapport de la Commission, un relevé des tableaux concernant le mouvement des voyageurs, des marchandises et des messageries, des services téléphoniques et télégraphiques et des wagons-lits et des wagons-salons déposé au bureau de la Commission du 1er novembre 1914, date où, d'après une ordonnance de la Commission, en vertu de l'article 311 de la Loi des Chemins de fer, 1903, les compagnies de chemins de fer ont commencé à déposer leurs tarifs, jusqu'au 31 mars 1917; et à partir du 1er avril 1917 au 31 mars 1918, inclusivement; de même que les ordonnances les plus importantes concernant le trafic émises par la Commission jusqu'au 31 mars 1918.

TABLEAUX REÇUS DU 1er NOVEMBRE 1904 JUSQU'AU 31 MARS 1917, INCLUSIVEMENT.

Marchandises:			
Tarifs locaux	10,687		
Suppléments	23,204		
		33,891	
Tarifs communs	25,364		
Suppléments	69,657		
		95,021	
Tarifs internationaux	103,055		
Suppléments	298,859		
		401,914	
			530,826
Voyageurs:			
Tarifs locaux	10,628		
Suppléments	12,843		
		23,471	
Tarifs communs	7,294		
Suppléments	12,556		
		19,850	
Tarifs internationaux	16,717		
Suppléments	31,105		
		47,822	
			91,143
Messageries:			
Tarifs locaux	5,046		
Suppléments	52,747		
		57,793	
Tarifs communs	3,990		
Suppléments	12,558		
		16,548	
Tarifs internationaux	2,173		
Suppléments	1,198		
		3,371	
			77,712
Téléphones:			
Tarifs locaux	1,047		
Suppléments	1,103		
		2,150	
Tarifs communs	2,276		
Suppléments	7,146		
		9,422	
Tarifs internationaux	429		
Suppléments	7,904		
		8,333	
			19,905
Wagons-lits et wagons-salons:			
Tarifs locaux	81		
Suppléments	102		
		183	
Tarifs communs	45		
Suppléments	97		
		142	
Tarifs internationaux	110		
Suppléments	301		
		411	
			736

TABLEAUX reçus du 1er novembre 1904 au 31 mars 1917—*Suite.*

Télégraphes :			
Tarifs..	134		
Suppléments..	144		
		278	
			278
Totaux réunis pour l'ensemble des tableaux..			720,600

TABLEAUX REÇUS DU 1er AVRIL 1917 AU 31 MARS 1918, INCLUSIVEMENT.

Marchandises :			
Tarifs locaux..	897		
Suppléments..	1,810		
		2,707	
Tarifs communs..	1,342		
Suppléments..	6,596		
		7,938	
Tarifs internationaux..	3,079		
Suppléments..	28,153		
		31,232	
			41,877
Voyageurs :			
Tarifs locaux..	1,176		
Suppléments..	2,034		
		3,210	
Tarifs communs..	1,491		
Suppléments..	2,604		
		4,095	
Tarifs internationaux..	1,896		
Suppléments..	5,580		
			4,095
			7,476
			14,781
Messageries :			
Tarifs locaux..	52		
Suppléments..	1,123		
		1,175	
Tarifs communs..	934		
Suppléments..	225		
		1,159	
Tarifs internationaux..	498		
Suppléments..	24		
		522	
			2,856
Téléphones :			
Tarifs locaux..	583		
Suppléments..	87		
		670	
Tarifs communs..	52		
Suppléments..	2,566		
		2,618	
Tarifs internationaux..	0		
Suppléments..	1,100		
		1,100	
			4,388
Wagons-lits et wagons-salons :			
Tarifs locaux..	18		
Suppléments..	11		
		29	
Tarifs communs..	7		
Suppléments..	13		
		20	
Tarifs internationaux..	29		
Suppléments..	64		
		93	
			142
Télégraphes :			
Tarifs..	6		
Suppléments..	6		
		12	
			12
Totaux réunis pour l'ensemble des tableaux..			64,056
Grand total..			784,656

ORDONNANCES DE TRAFIC D'INTÉRÊT GÉNÉRAL POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 MARS 1918.

Ordonnance générale n° 186, 4 avril 1917.—Prescrit chargements minima pour grains et produits de grains transportés aux taux de chargements de wagons.

N° 26006, 10 avril 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la compagnie de téléphone rural de Fort-Coulonge, ayant ses opérations dans le comté de Pontiac, Qué.

N° 26007, 10 avril 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la municipalité du township de Sandwich-South, ayant ses opérations dans le comté d'Essex, Ont.

N° 26010, 14 avril 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la compagnie de téléphone rural de Lyndhurst, ayant ses opérations dans le comté de Leeds, Ont.

N° 26029, 16 avril 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel de services téléphoniques entre la compagnie Bell et l'Association de téléphone de Bromley, ayant ses opérations dans le comté de Renfrew, Ont.

N° 26030, 18 avril 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel de services téléphoniques entre la compagnie Bell et l'Association de téléphone de Wolftown, dans le comté de Renfrew, Ont.

N° 26032, 17 avril 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel de services téléphoniques entre la compagnie Bell et l'Association de téléphone de Madawaska, ayant ses opérations dans le comté de Renfrew, Ont.

N° 26066, 1er mai 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la compagnie de téléphone de Muskrat-Lake, ayant ses opérations dans le comté de Renfrew, Ont.

N° 26091, 8 mai 1917.—Fixe la base des taux de fret sur les pommes de terre à partir de points dans les Provinces maritimes à diverses destinations de Québec et d'Ontario.

N° 26114, 16 mai 1917.—Approuve un arrangement sur l'échange mutuel de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la compagnie de téléphone Lavant-Dalhousie, ayant ses opérations dans le comté de Lanark, Ont.

N° 26117, 16 mai 1917.—Enjoint au Grand-Tronc-Pacifique et au Pacifique-Canadien de venir en aide au Canadian-Northern pour alléger la congestion du grain dans le district de Lac-à-l'Oie (*Goose-Lake*) en procurant des wagons pour mouvement vers l'est en commun, par voie de Saskatoon, aux mêmes taux que si ce mouvement était fait directement par le Canadian-Northern.

N° 26120, 11 mai 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Adamston Rural Telephone Association,* faisant affaires dans le comté de Renfrew, Ont.

N° 26128, 19 mais 1917.—Approuve tarif C.R.C. n° 1 de la *Western Canada Telephone Company,* de Vancouver, pour péages au *Belmont Rural Exchange.*

No 26134, 18 mai 1917.—Approuve un arrangement entre la *Western Canada Telephone Association et la British Columbia Telephone Co.,* toutes deux de Vancouver.

N° 26136, 22 mai 1917.—Approuve le tarif réglementaire maximum de marchandises C.R.C. n° 25 du chemin de fer Moncton et Bouctouche.

N° 26138, 23 mai 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *British American Nickel Corporation,* faisant affaires dans le district de Sudbury, Ont.

N° 26139, 22 mai 1917.—Approuve un arangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la municipalité du township de Saint-Vincent, faisant affaires dans le comté de Grey, Ont.

Ordonnance générale N° 189, 23 mai 1917.—Exige l'amendement du règlement "follow lot N° 3 de la Classification de Fret Canadien n° 16.

Ordonnance générale N° 190, 1917.—Exige amendement de Classification de Fret Canadien N° 16 pour taux de wagon de "cones" de crème à la glace, de troisième classe, avec minimum de 16,000 livres par wagon.

Ordonnance générale N° 191, 26 mai 1917.—Approuve addition à règle N° 23 des Règlements régissant le trafic des fourgons à bagages au Canada, pour ce qui a trait aux bagages des immigrants.

Ordonnance générale N° 192, 30 mai 1917.—Rejette demande des compagnies de chemins de fer pour majoration de taux pour glace livrée aux wagons frigorifiques, et approuve les taux projetés pour le sel fourni à pareils wagons afin d'abaisser davantage la température en combinaison avec la glace.

N°26185, 5 juin 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Chippewa Hill Telephone Company,* faisant affaires dans le comté de Bruce, Ont.

N° 26186, 5 juin 1917.—Enjoint aux compagnies de chemins de fer Grand Tronc et Niagara, St. Catharines & Toronto d'établir des installations d'aiguillage réciproque entre leurs chemins respectifs à Thorold, Ont.

N° 26194, 6 juin 1917.—Approuve le tarif spécial C.R.C. N° 3299 du Canadien-Pacifique pour taux sur bétail pur sang expédié par le département d'Agriculture d'Ontario.

Ordonnance générale N° 194, 6 juin 1917.—Autorise les compagnies de messageries à modifier leur classification pour le Canada en majorant le poids conventionnel servant à établir les taux pour le transport des chevaux, en chargements de wagons, à compter de 10,000 jusqu'à 12,000 livres par wagon.

N° 26196, 6 juin 1917.—Enjoint aux compagnies de messageries de livrer des marchandises à l'établissement de la *British Munitions Co., Limited,* qui est en dehors des limites régulières du camionnage à Montréal.

N° 26200, 8 juin 1917.—Autorise la compagnie Ottawa-New-York à construire sa voie avec celle du Grand-Tronc, à ou près la ville d'Ottawa, pour l'échange mutuel du trafic du fret.

N° 26206, 11 juin 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Northcote Farmers' Telephone Company,* faisant affaires dans le comté de Renfrew, Ont.

N° 26207, 11 juin 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la Société Coopérative de Téléphone de Saint-Marc, faisant affaires dans le comté de Verchères, Qué.

N° 26208, 11 juin 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et Le Téléphone de Saint-Sébastien d'Iberville, faisant affaires dans les comtés d'Iberville et de Missisquoi, Qué.

Ordonnance générale n° 195, 23 juin 1917.—Enjoint aux compagnies d'exiger que leurs agents de camionnage limitent leurs taux au poids réel des marchandises voiturées, subordonnément aux minima prévus dans la Classification approuvée de Fret Canadien.

N° 26251, 25 juin 1917.—Enjoint au *Canadian Northern* de rajuster ses taux de wagon pour le papier à journal et autre papier venant de Jonquières, Qué., à destination de points aux Etat-Unis, de manière à ne pas dépasser les taux de concurrence sur les mêmes marchandises venant de Donacona ou Grand'Mère, Qué., de plus de 5 cents par 100 livres.

N° 26262, 28 juin 1917.—Approuve tarif maximum marchandises C.R.C., n° 5 du chemin de fer Salisbury & Albert.

N° 26302, 6 juillet 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Mond Nickle Company,* faisant affaires dans le district de Sudbury, Ont.

N° 26330, 16 juillet 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la Compagnie Bell et la Compagnie de Téléphone de Weedon, faisant affaires dans le comté de Wolfe, Qué.

N° 26337, 16 juillet 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Hope Lumber Company,* ayant ses opérations dans le district d'Algoma, Ont.

N° 26353, 16 juillet 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la compagnie de Téléphone de Charlevoix et Saguenay, faisant affaires dans les comtés de Montmorency, Charlevoix et Saguenay, Qué.

N° 26363, 25 juillet 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Heath Head & Grey Telephone Company,* faisant affaires dans le comté de Grey, Ont.

N° 26364, 24 juillet 1917.—Approuve une arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la municipalité du township de Chisholm, ayant ses opérations dans les districts de Parry-Sound et Nipissing, Ont.

N° 26365, 23 juillet 1917.—Désapprouve certains tarifs établissant majoration de frais pour arrêts en route sur conserves et bétail dans l'Est du Canada.

Ordonnance générale n° 200, 26 juillet 1917.—Modifie ordonnance n° 3249, en date du 29 juin 1907, en prescrivant que l'amende de l'article 400, paragraphe 1 de la Loi des Chemins de fer devra se lire comme étant cinquante pour cent de la charge habituelle.

N° 26387, 27 juillet 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Muskoka River Telephone Company,* ayant ses opérations dans le district de Muskoka, Ont.

N° 26382, 26 juillet 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la municipalité du Township D'Emily, ayant ses opérations dans le comté de Victoria, Ont.

Ordonnance générale n° 201, 1er août 1917.—Approuve nouveau règlement détention de wagons pour chemins de fer du Canada relevant de la juridiction de la Commission.

Ordonnance générale n° 202, 2 août 1917.—Autorise les chemins de fer à majorer leurs taux sur les grains et les produits de grains à l'est de et y compris Fort-William, Ont.

Ordonnance générale n° 203, 11 août 1917.—Suivant que modifiée par ordonnance générale n° 206, 7 septembre 1917, approuve règlement pour transport par service marchandises d'articles dangereux autres que les explosifs.

Ordonnance générale n° 204, 11 août 1917.—Approuve règlement revisé pour transport explosifs par service marchandises.

Ordonnance générale n° 205, 15 août 1917.—Enjoint aux compagnies de chemins de fer de marquer les hauteurs en pouces sur les parois intérieures des wagons employés au trafic du grain dans les provinces du Manitoba, de Saskatchewan et d'Alberta.

N° 26420, 14 août 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Glengarry Telephone Company,* ayant ses opérations dans les comtés de Glengarry et Prescott, Ont.

N° 26470, 27 août 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Hazeldean Rural Telephone Company,* ayant ses opérations dans le comté de Carleton, Ont.

N° 26471, 27 août 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Wright & Pontiac Telephone Company,* ayant ses opérations dans les comtés d'Ottawa et de Pontiac, Qué.

N° 26490, 1er septembre 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Sydennam Union Telephone Company,* ayant ses opérations dans le comté de Grey, Ont.

N° 26498, 5 septembre 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Balsam Hill Telephone Company,* ayant ses opérations dans le comté de Renfrew, Ont.

N° 26504, 7 septembre 1917.—Approuve tarif réglementaire maximum marchandises C.R.C. n° W-1025 des lignes du *Canadian Northern.*

N° 26509, 10 septembre 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Glenview Rural Telephone Company,* ayant ses opérations dans le comté de Lanark, Ont.

N° 26511, 10 septembre 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la *Wallingford Brothers, Limited,* ayant ses opérations dans le village de East Templeton et divers points de la province de Québec.

N° 26519, 10 septembre 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la Gore G. Telephone Company, ayant ses opérations dans le comté de Prince-Edward, Ont.

N° 26547, 20 septembre 1917.—Prescrit use base de taux directs sur la pulpe de bois venant de certains points du Canada à destination des Etats-Unis.

N° 26548, 19 septembre 1917.—Enjoint aux chemins de fer d'établir les mêmes taux et les mêmes poids minima par chargements de wagons pour les boîtes à fromage en fibre de bois que pour les boîtes en bois.

N° 26578, 26 septembre 1917.—Enjoint au *Canadian Northern* de rendre publics les taux en commun sur conserves, en chargements de wagons, à partir de points dans le comté de Prince-Edward jusqu'à des points à l'ouest sur les chemins de fer du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien.

N° 26589, 29 septembre 1917.—Approuve le tarif réglementaire maximum marchandises C.R.C. N° 62 du chemin de fer Edmonton, Dunvegan & British Columbia.

N° 26611, 5 octobre 1917.—Approuve tarif réglementaire maximum marchandises C.R.C. N° 28 du chemin de fer Québec-Oriental.

N° 26641, 12 octobre 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la Monk Rural Telephone Company, ayant ses opérations dans le comté de Carleton, Ont.

N° 26642, 16 octobre 1917.—Enjoint au Canadien-Pacifique d'abaisser de 2 cents à 1 cent par 100 livres son tarif d'arrêt en route sur le grain de l'Ouest, venant des lacs, et moulu en transit.

N° 26643, 15 octobre 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la municipalité du township de Dunnet, ayant ses opérations dans les districts de Sudbury et Nipissing, Ont.

N° 26644, 15 octobre 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et l'Everett Telephone Company, ayant ses opérations dans les comtés de Simcoe et Dufferin, Ont.

N° 26662, 18 octobre 1917.—Désapprouve tarif du chemin de fer Dominion Atlantic majorant le poids minimum chargement de wagon des pommes de 24,000 à 30,000 livres.

No 26671, 22 octobre 1917.—Désapprouve certains taux de chemins de fer dans l'Ouest du Canada pour mouvements de garage terminaux pour distances dépassant mille pieds.

N° 26677, 25 octobre 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et l'*Acorn Rural Telephone Association,* ayant ses opérations dans le comté de Renfrew, Ont.

Ordonnance générale n° 208, 25 octobre 1917.—Modifiant ordonnasce générale n° 152. Autorise nouvelle communication de tarifs de péages pour emploi de wagons frigorifiques pour transport de légumes.

N° 26175, 5 novembre 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la compagnie de Téléphone Saint-

Maurice et Champlain ayant ses opérations dans les comtés de Champlais et Portneuf, Qué.

N° 26716, 5 novembre 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel de services téléphoniques entre la compagnie Bell et la Doc Lake Telephone Company, ayant ses opérations dans le district de Muskoka, Ont.

N° 26717, 6 novembre 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques en *re* la compagnie Bell et la *Brougham & Grattan Telephone Company,* ayant ses opérations dans le comté de Renfrew, Ont.

N° 26731, 12 novembre 1917.—Modifiant ordonnance n° 20846. Etend les limites collectives et livraison des mesageries à Hamilton, Ont.

Ordonnance générale n° 209, 13 novembre 1917.—Approuve Supplément n° 10 de Classification de Fret Casadien n° 16.

N° 26753, 19 novembre 1917.—Approuve arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et l'Innerkip Rural Telephone Company, ayant ses opérations dans le comté d'Oxford, Ont.

N° 26769, 24 novembre 1917.—Approuve le tarif réglementaire maximum marchandises C.R.C. n° 2725 du chemin de fer Michigan Central.

N° 26771, 26 novembre 1917.—Approuve tarif réglementaire maximum marchandises C.R.C. n° 3 du chemin de fer Elgin & Havelock.

N° 26792, 1er décembre 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la Dunsville Consolidated Telephone Company, ayant ses opérations dans les comtés de Haldimand, Lincoln, Welland et Brant, Ont.

N° 26794, 3 décembre 1917, révoquant ordonnance de suspension n° 26035, du 17 avril 1917.—Autorise le dépôt de tarif revisé pour le foin et la paille allant du Canada dans l'est des Etats-Unis.

Ordonnance générale n° 211, 10 décembre 1917.—Prescrit chargements minima pour bois en wagons fermés dans l'est du Canada.

N° 26821, 13 décembre 1917.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la Laurentide Telephone Company, ayant ses opérations dans le comté d'Ottawa, Qué.

N° 26831, 14 décembre 1917.—Révoque ordonnance n° 26008 du 12 avril 1917, enjoignant au Canadian-Northern de rendre publics les tarifs en commun par voie des lacs et de terre de Toronto à ses stations de l'ouest par steamer à Port-Arthur.

N° 26838, 17 décembre 1917.—Approuve tarif réglementaire maximum voyageurs C.B. N° 303 du *Northern Pacific* à 4 cents par mille entre ses stations dans la Colombie-Britannique.

N° 26858, 19 décembre 1917.—Enjoint au *Canadian Northern* de changer certains tarifs en commun sur le bois de pulpe, des Irondale à Campbellford, Ont., par voie du Grand-Tronc.

Ordonnance générale n° 213, 26 décembre 1917.—Autorise les compagnies de chemins de fer à majorer de 15 pour 100 leurs tarifs réglementaires maxima marchandises, ainsi que leurs tarifs réglementaires voyageurs (sauf dans la Colombie-Britannique) sur la base de 3.45 cents par mille.

N° 26875, 29 décembre 1917.—Approuve tarif réglementaire wagons-salons du *Northren Pacific,* C.R.C. N° S. 3, sur la base de ½ cent par mille entre ses stations dans la Colombie Britannique.

N° 26883, 3 janvier 1918.—Approuve un arrangement pour l'échange mutuel des services téléphoniques entre la compagnie Bell et la Maye & Blanche Rural Telephone Company, ayant ses opérations dans le comté de Labelle, Qué.

N° 26898, 7 janvier 1918.—Prescrit limites de collecte et livraison gratuite des colis grande vitesse à Le Pas, Man.

Ordonnance générale n° 214, 10 janvier 1918.—Approuve tarifs réglementaires maxima voyageurs de diverses compagnies de chemins de fer sur la base autorisée par ordonnance générale n° 213, *supra.*

N° 26899, 11 janvier 1918.—Approuve tarif réglementaire maximum marchandises C.R.C. n° 375 du *Northern Pacific* entre ses stations dans la Colombie-Britannique.

N° 26901, 14 janvier 1918.—Autorise les péages exigibles à Cartier, Ont., pour détention du grain et des produits de grains de l'Ouest consignés à Cartier pour nouvelles consignations.

Ordonnance générale n° 212, 15 janvier 1918.—Autorise les compagnies de chemins de fer à majorer de 15 pour 100 leurs tarifs spéciaux de transport, avec modifications spécifiques.

Ordonnance générale n° 214, 17 janvier 1918.—Approuve tarifs réglementaires voyageurs de certaines compagnies de chemins de fer sur la base autorisée par ordonnance générale n° 213, *supra.*

Ordonnance générale n° 215, 17 janvier 1918.—Approuve tarifs réglementaires marchandises de diverses compagnies de chemins de fer sur la base autorisée par ordonnance générale n° 213, *supra.*

N° 26916, le 17 janvier 1918.—Ordonnance aux compagnies de messageries de faire gratuitement, à Timmins, Ont., la cueillette et la livraison des colis.

N° 26917, le 19 janvier 1918.—Ratifie l'arrangement conclu entre la *Bell Telephone Company* et la *Drummond Telephone Company* établissant la réciprocité des services de téléphone dans les comtés de Drummond, de Bago et de Yamaska, Qué.

N° 26918, le 18 janvier 1918.—Ratifie l'arrangement conclu entre la *Bell Telephone Company* et la *Crown Hill Telephone Company* établissant la réciprocité des services de téléphone dans le comté de Simcoe, Ont.

N° 26919, le 18 janvier 1918.—Ratifie l'arrangement conclu entre la *Bell Telephone Company et La Compagnie Téléphone Locale Saint-Georges* de Windsor, établissant la réciprocité des services de téléphone dans les comtés de Richmond et de Wolfe, Qué.

N° 26924, le 22 janvier 1918.—Autorise l'appel à la cour Suprême du Canada sur les questions légales relevant du jugement de la Commission dans la cause du 15 p. 100 de l'ordonnance générale n° 212 *supra.*

N° 26925, le 22 janvier 1918.—Approuve le tarif unifié, à base de parcours maximum (C.R. n° 40) publié par la *Nothern Express Company.*

N° 26926, le 23 janvier 1918.—Autorise l'appel à la cour Suprême du Canada sur les questions légales relevant de l'ordonnance générale n° 213 *supra.*

N° 26927, le 23 janvier 1918.—Approuve une formule qui délivre de toute responsabilité, en ce qui regarde la sûreté des personnes voyageant sur des wagons non destinés aux voyageurs, les compagnies des chemins de fer Pacifique-Canadien, Nord-Canadien, Grand-Tronc et Grand-Tronc-Pacifique.

Ordonnance générale n° 214-B, le 24 janvier 1918.—Confirme les tarifs unifiés pour voyageurs, publiés par les chemins de fer *Boston and Maine* et *Moncton and Buctouche* et autorisés par les prescriptions de l'ordonnance générale n° 213 (*voir plus haut*).

Ordonnance générale n° 215-A, le 24 janvier 1918.—Confirme les tarifs unifiés pour marchandises publiés par le chemin de fer *Moncton and Buctouche* et la *Quebec Railway, Light and Power Company* et autorisés par les prescriptions de l'ordonnance générale n° 213 *supra.*

N° 26944, le 28 janvier 1918.—Approuve les nouvelles limites de la cueillette et de la livraison gratuite des messageries à Winnipeg, Man.

N° 26945, le 25 janvier 1918.—Approuve les nouvelles limites de la cueillette et de la livraison gratuite des messageries à Windsor, Ont.

N° 26946, le 29 janvier 1918.—Ratifie l'arrangement conclu entre la *Bell Telephone Company* et la corporation du canton de Tilbury-East, établissant la réciprocité des services de téléphone dans le comté de Kent, Ont.

N° 26951, le 29 janvier 1918.—Ratifie l'arrangement conclu entre la *Bell Telephone Company* et la *Ferry Road Telephone Company* établissant la réciprocité des services de téléphone dans les comtés de Lanark et de Leeds, Ont.

N° 26986, le 12 février 1918.—Ratifie l'arrangement conclu entre la *Bell Telephone Company* et la *Plum Hollow and Eloida Independent Telephone Company,* établissant la réciprocité des services de téléphone dans le comté de Leeds, Ont.

N° 26987, le 12 février 1918.—Ratifie l'arrangement conclu entre la *Bell Telephone Company* et la *West Lake Telephone Company,* établissant la réciprocité des services de téléphone dans le district d'Algoma, Ont.

N° 26693, le 12 février 1918.—Ratifie l'arrangement conclu entre la *Bell Telephone Company* et la *United Telephone Company* dans le comté de Middlesex, Ont.

N° 26994, le 18 février 1918.—Ratifie l'arrangement conclu entre la *Bell Telephone Company* et l'*East Wakefield Telephone Company,* établissant la réciprocité des services de téléphone dans le comté d'Ottawa, Qué.

N° 27019, le 21 février 1918.—Ratifie l'arrangement conclu entre la *Bell Telephone Company* et la corporation du canton d'Euphrasia, établissant la réciprocité des services de téléphone dans le comté de Grey, Ont.

N° 27025, le 23 février 1918.—Ratifie l'arrangement conclu entre la *Bell Telephone Company* et la *Missouri Telephone Company,* établissant la réciprocité des services de téléphone dans le comté d'Oxford, Ont.

Ordonnance générale n° 214-C, le 25 février 1918.—Sanctionne les tarifs unifiés pour voyageurs, publiés par les chemins de fer *Elgin and Havelock* et *Northern Pacific,* et autorisés par les prescriptions de l'ordonnance générale n° 213 (*voir plus haut*).

Ordonnance générale n° 215-B, le 25 février 1918.—Sanctionne les tarifs unifiés pour marchandises publiés par les chemins de fer *Elgin and Havelock, Essex Terminal* et *Northern Pacific,* et autorisés par les prescriptions de l'ordonnance générale n° 213 (*voir plus haut*).

N° 27928, le 25 février 1918.—Approuve une formule qui dégage de toute responsabilité, en ce qui regarde la sûreté des personnes voyageant sur des wagons non destinés aux voyageurs, la compagnie du chemin de fer *Toronto, Hamilton & Buffalo.*

N° 27036, le 26 février 1918.—Etablit les taux pour le transport de la crème par les compagnies de messageries en Colombie-Britannique.

Ordonnance générale n° 221, le 26 février 1918.—Prescrit le poids minimum d'un wagon de tan dans l'est du Canada.

N° 27052, le 7 mars 1918.—Approuve une formule qui délivre de toute responsabilité, en ce qui regarde la sûreté des personnes voyageant sur des wagons non destinés aux voyageurs, la compagnie du chemin de fer *Kettle Valley.*

N° 27064, le 15 mars 1918.—Ratifie l'arrangement conclu entre la *Bell Telephone Company* et la *Boat Lake Telephone Company,* établissant la réciprocité des services de téléphone dans le comté de Bruce, Ont.

N° 27068, le 16 mars 1918.—Prescrit les taux de transport pour les vagonnées de bocaux et de grands verres en cristal taillé, de Wallaceburg, Ont., à Toronto et Montréal.

N° 27081, le 21 mars 1918.—Prescrit des taux réduits pour le transport de la houille entre la frontière à Niagara et Preston, Hespeler et Guelph, Ont.

N° 27085, le 18 mars 1918.—Oblige le Pacifique-Canadien à appliquer également au grain de l'Ouest moulu à Montréal et consigné à des endroits atteints directement ou indirectement par le réseau de l'Intercolonial, l'arrangement au sujet de la mouture en transit.

N° 27096, le 22 mars 1918.—Infirme certains tarifs des compagnies de messageries qui veulent discontinuer le camionnage gratuit du poisson expédié à pleins wagons.

Ordonnance générale n° 223, le 28 mars 1918.—Modifie l'ordonnance générale n° 204 et autorise des chargements plus considérables d'explosifs sur des wagons spacieux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre serviteur obéissant,

J. HARDWELL,

Chef du trafic.

ANNEXE "C".

RAPPORT DU CHEF DU SERVICE D'EXPLOITATION, M. GEO. SPENCER.

Le 25 juillet 1918.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre sous ce pli, le treizième rapport annuel de la Commission, qui est un résumé du travail accompli par la division de l'Exploitation durant l'exercice clos le 31 mars 1918.

INVESTIGATIONS ET COMPTES RENDUS DES ACCIDENTS OÙ IL Y A EU MORTALITÉ OU BLESSURES.

Dans le cours de l'année les diverses compagnies de chemin de fer sous la juridiction de la Commission lui ont fait rapport de 1,726 accidents, responsables de 333 décès et 1,330 cas de blessure. Les tableaux 1, 3 et 4 en exposent les détails.

Des 1,726 accidents dont il a été fait rapport, 634 ont fait le sujet d'une enquête et comportaient 223 décès et 892 cas de blessure.

Nous soulignons le fait que 93 des 333 personnes tuées et 63 des 1,330 personnes blessées l'ont été à la suite d'empiétement. A ce propos veuillez consulter le tableau n° 12.

A consulter les tableaux 2, 5 et 6 qui établissent la comparaison entre le nombre des tués et des blessés durant les deux années, vous constaterez que le chiffre des tués porte 50 de moins, et le chiffre des blessés 137 de plus, que l'année dernière.

Les tableaux 3, 4, 7, 8, 9, 10 et 11 traitent des accidents survenus aux croisements de grande route, de la protection accordée, etc.

Le tableau 14 décrit les accidents les plus frappants survenus dans le cours des cinq dernières années.

Le tableau 13 fait la comparaison des accidents survenus aux voyageurs, aux employés et autres durant une période de dix ans.

INSPECTION DES DISPOSITIFS DE SÛRETÉ SUR LES WAGONS DE MARCHANDISES ET LES LOCOMOTIVES.

Les tableaux 15, 16, 17A et 17B exposent en détail ce que nous avons accompli en ce sens.

INSPECTION DE LA FORCE MOTRICE.

Dans le courant de l'année cette division a fait l'inspection de 6,416 locomotives. Les nombreux défauts portés à l'attention de la Commission ont été corrigés promptement à la suite de ces inspections.

Les formules des comptes rendus mensuels et annuels de l'inspection des locomotives ont fait le sujet d'un examen attentif avant d'être classées et chaque fois que ces rapports accusaient un défaut nous avons fait les démarches nécessaires pour l'éviter.

CHUTE DU CIEL DE FOYER D'UNE LOCOMOTIVE.

Sous ce chef il fait plaisir de noter le petit nombre des personnes blessées : il n'y en a eu que trois (3). Voir l'avant-dernier en-tête à la feuille 6 du tableau n° 4. A ces trois occasions la chute du ciel de foyer a été provoquée par le manque d'eau ; nous n'avons constaté l'existence d'aucune autre cause.

INSPECTION DE L'OUTILLAGE À VOYAGEURS, BÂTIMENTS DE GARE ET TERRAINS.

Le travail de ce chef est fait par les inspecteurs en route pendant l'étude d'autres aspects; il comporte la sûreté, la propreté, le confort, etc. De nombreuses questions ont été soumises à l'attention des préposés intéressés avec bon succès.

DEMANDES ET PLAINTES TOUCHANT LES SERVICES DE TRAINS ET DE GARES.

Une bonne partie du travail de la division comporte l'étude des demandes et plaintes touchant les services des trains et des gares. Il y en a plusieurs centaines, énumérées dans l'annexe préparée par le secrétariat.

Il n'est sans doute pas inopportun de dire qu'une bonne partie du travail qui tomberait sous ce titre sur ce point a été fait conjonctivement avec le mouvement de la récolte grainière de l'Ouest, ainsi qu'avec le mouvement du combustible dans l'Est canadien. Les difficultés du transport sont surtout venues du froid extrême et des tempêtes.

Disons, en terminant, que pour faire vivement le travail ci-dessus, le personnel de la division a dû parcourir environ 350,000 milles.

RELEVÉ N° 1—Indiquant le nombre de voyageurs, d'employés et autres personnes tuées ou blessés sur les diverses voies ferrées du Canada sous la juridiction de la Commission pendant l'année finissant le 31 mars 1918.

Nom du chemin de fer.	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	1	97	36	449	68	83	105	629
Pacifique-Canadien	13	135	58	81	58	66	129	282
Grand-Tronc-Pacifique		13	3	89	4	2	7	104
Canadian-Northern	6	53	21	238	19	57	46	348
Michigan-Central	1	4	9	167	12	13	22	184
Essex Terminals				3				3
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie					1		1	
Central Vermont				1				1
Kettle Valley						4		4
Midland				2				2
Hamilton and Brantford					1	5	1	5
London and Port Stanley					1	1	1	1
Montreal and Southern Counties		20						20
Windsor, Essex and Lake Shore						6		6
New York Central		1		8		2		11
Quebec, Montreal and Southern	1			12			1	12
Thousand Islands					1		1	
Algoma Central and Hudson Bay			2			1	2	1
Oshawa				2				2
Père-Marquette			1	11	1	2	2	13
Wabash			1	25	2		3	25
Esquimalt and Nanaimo		1		8				9
Dominion Atlantic				3	2	1	2	4
Lake Erie and Northern		17		5	1		1	22
Hull Electric						3		3
Toronto, Hamilton and Buffalo		1	2	63		18	2	82
Great Northern			1		1	1	2	1
Vancouver, Victoria and Eastern			3	53	2	3	5	56
	22	342	137	1,220	174	268	333	1,830

RELEVÉ N° 2 — Etat comparé des personnes tuées et blessées durant les exercices clos le 31 mars 1917 et le 31 mars 1918.

	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Année finissant le 31 mars 1917	16	280	155	1,174	212	239	383	1,693
Année finissant le 31 mars 1918	22	342	137	1,220	174	268	333	1,830
Augmentation sur 1917	6	62		46		29		137
Diminution sur 1917			18		38		50	

RELEVÉ N° 3 — Etat indiquant séparément le nombre de voyageurs, d'employés et d'autres personnes tués et blessés, et la nature des accidents pour l'exercice clos le 31 mars 1918.

Nature des accidents.	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	......	175	16	62	3	5	19	242
Tamponnement par l'avant	5	39	1	8	......	......	6	47
Tamponnement par l'arrière	7	63	7	23	......	......	14	86
Tamponnement en parc	......	7	9	33	......	18	9	58
Collision avec des wagons sur la voie principale	......	......	......	1	......	13	......	14
Tamp. avec des wagons par suite d'une aig. ouverte	......	......	......	7	......	......	......	7
Tamponnement à un passage à niveau	......	11	......	......	......	3	......	14
Passage à niveau protégé par des barrières	......	......	......	......	6	15	6	15
Passage à niveau protégé par une sonnerie	......	......	......	......	9	12	9	12
Passage à niveau protégé par un gardien	......	......	......	......	......	5	......	5
Passage à niveau non protégé	......	......	......	2	52	117	52	119
Passage particulier	......	1	......	......	......	1	......	2
Empiètement	......	......	......	6	93	58	93	64
Travaillant sur la locomotive ou au-dessous	......	......	1	114	......	......	1	114
Non classifiés	......	18	7	273	5	8	12	299
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage	......	......	5	70	......	......	5	70
Travaillant sur la voie ou un pont	......	......	2	101	......	......	2	101
Tombés hors d'un wag. d'un vélo.-auto. ou d'un vélo	......	......	1	23	1	......	2	23
Wagonnet, vélo.-auto. vélo., frappés par un train	......	......	5	11	......	......	5	11
Rampant sous les wagons	......	......	......	1	......	......	......	1
Rampant entre les wag. par-dessus les barres d'att.	......	......	1	3	......	......	1	3
Frap. alors qu'ils pas. entre les wag. entre les b. d'at.	......	......	4	4	1	......	5	4
Wagons sur la voie	......	......	......	10	......	......	......	10
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc	......	1	......	13	......	1	......	15
Ecrasés entre les wagons, les bât., les plates-formes, etc	......	......	1	12	......	......	1	12
Explosion de la chaudière de la locomotive	......	......	......	1	......	......	......	1
Tombés d'un train de voyageurs	3	11	1	2	......	......	4	13
Tombés du tender alors qu'ils pelletaient du charb.	......	......	......	3	......	......	......	3
Tombés du tender alors qu'ils prenaient de l'eau	......	......	......	7	......	......	......	7
En travaillant à l'atelier	......	......	4	118	......	......	4	118
En voyageant sur le chasse-pierres	......	......	......	4	......	......	......	4
Pont au-dessus de la voie	......	......	......	......	......	......	......	......
En réparant des wagons sur la voie de réparations, alors qu'une locomotive les a ébranlés	......	......	2	......	......	......	2	......
Tombés du toit des wag. alors qu'ils marc. sur le tr.	......	......	6	23	......	......	6	23
Tombés entre les wagons en marchant sur le toit	......	......	1	2	......	......	1	2
Séparations et tamponnement de trains	......	......	1	15	......	......	1	15
Sautant hors du train en mouvement	2	12	3	30	1	4	6	46
En essayant de monter dans un train en mouvement	5	4	8	20	......	......	13	24
Affouillement	......	......	......	......	......	......	......	......
Pont qui a cédé ou qui a brûlé	......	......	......	......	......	......	......	......
Electrocutés	......	......	1	......	......	......	1	......
Ecrasés dans la cour par des loco. faisant l'aig. ou par d'autres loco. ou par des wag. en mouvement	......	......	41	48	2	2	43	50
En passant trop près de l'ext. d'un nombre de wag.	......	......	......	......	......	......	......	......
Pris d. un cœur, un cont.-rail, ou une tringl. de con.	......	......	......	5	......	......	......	5
Pris alors qu'ils manœuvraient l'aiguille	......	......	......	4	......	......	......	4
Tombés hors des wagons alors qu'ils montaient dans les échelles	......	......	1	6	......	1	1	7
Tom. hors d. wag. alors qu'ils fais. fonct. le frein à m.	......	......	1	11	......	......	1	11
Asphyxiés dans un tunnel	......	......	......	......	......	......	......	......
En transportant des marchandises	......	......	2	80	......	......	2	80
En transportant des matériaux, O.C.S.	......	......	......	32	......	1	......	33
En construisant et en faisant des réparations	......	......	......	10	......	......	......	10
En travaillant dans une coulisse de déchargement	......	......	1	5	......	......	1	5
Wagons mis en mouv. lors du char. et du décharg.	......	......	1	5	......	3	1	8
Pont tournant ouvert	......	......	......	......	......	......	......	......
En réparant des wagons sur une voie de réparation alors qu'une locomotive les a ébranlés	......	......	1	4	......	......	1	4
Chute du ciel de foyer de la locomotive	......	......	......	3	......	......	......	3
Couplage et découp. des conduites p. l'air comprimé	......	......	2	5	1	1	3	6
	22	342	137	1,220	174	268	333	1,830

RELEVÉ N° 4 — Etat indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1918.

Nom du chemin de ier.	Déraillement.		Tamponnement d'avant.		Tamponnement d'arrière.		Tamponnement dans le parc.		Tamponnement avec wagons isolés.		Tamponnement avec wagons, aiguille ouverte.		Tamponnement à un passage à niveau.		Passage à niveau protégé par des barrières.		Passage à niveau protégé par une sonnerie.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	P.	T.	B.
Grand-Tronc	8	34		4	5	54	2	7				3		11	5	12	3	6
Pacifique-Canadien	6	111			8	24	6	7						3	1	3	3	2
Grand-Tronc-Pacifique		19				1		9										
Canadian-Northern	1	24	6	41		4	1	6		13							1	1
Michigan-Central	2	4						16		1							2	3
Essex Terminal																		
Chatham, Wallaceburg & L. E.																		
Central Vermont																		
Kettle Valley																		
Midland																		
Hamilton and Brantford																		
London and Port Stanley																		
Montreal and Southern Counties		20																
Windsor, Essex and Lake Shore																		
New York Central																		
Quebec, Montreal and Southern						1						2						
Thousand Islands																		
Algoma Central and Hudson Bay																		
Oshawa				1														
Père-Marquette		1		1														
Wabash												2						
Esquimalt and Nanaimo		2																
Dominion Atlantic																		
Lake Erie and Northern		20																
Hull Electric																		
Toronto, Hamilton and Buffalo					1	2		13										
Great Northern																		
Vancouver, Victoria and Eastern	2	7																
	19	242	6	47	14	86	9	58		14		7		14	6	15	9	12

RELEVÉ N° 4 — Etat indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1918 — *Suite.*

Nom du chemin de fer.	Passage à niveau protégé par un gardien.		Passage à niveau sans protection.		Passage à niveau privé.		Violateurs de propriété		Travaillant sur ou au-dessous des locomotives.		Non classifié.		En ajustant les attelages, en attelant et en dételant.		Travaillant sur la voie ou sur le pont.		Tombés hors du wagonnet, du vélo-moteur ou du vélocipède.		Wagonnet, vélo-moteur, vélocipède frappés par un train.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc		2	24	30		1	32	20		47	6	119	1	32		32		11		1
Pacifique-Canadien		2	11	35			38	23		5		7	1	8	1	1	2	3	3	
Grand-Tronc-Pacifique			2				1			4	2	20	1	2		8				
Canadian-Northern			6	21			11	13	1	11	2	63	1	14	1	22		3	1	5
Michigan-Central		1	4	8			6	1		17	1	51		6		17		1	1	1
Essex Terminal										3										
Chatham, Wallaceburg and L. E.																				
Central Vermont				1																
Kettle Valley				4																
Midland												1								1
Hamilton and Brantford			1	5																
London & Port Stanley																				
Montreal and Southern Counties																				
Windsor, Essex and Lake Shore				6																
New York Central				1										2						
Quebec, Montreal and Southern										1		1				2				1
Thousand Islands			1																	
Algoma Central and Hudson Bay								1												
Oshawa																				
Père-Marquette				1		1	1			4		2	1							
Wabash			1				1	1		11		5		1		1				
Esquimalt and Nanaimo												1		2						1
Dominion Atlantic							1	1		1	1									
Lake Erie and Northern			1																	
Hull Electric								3												
Toronto, Hamilton and Buffalo				4						7		18		3		4		4		
Great Northern							1	1												
Vancouver, Victoria and Eastern			1	3			1			3		11				14		1		1
		5	52	119		2	93	64	1	114	12	299	5	70	2	101	2	23	5	11

RELEVÉ N° 4 — Etat indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1918 — *Suite.*

Nom du chemin de fer.	En passant sous les wagons.		En passant sur les barres d'attelage entre les wagons,		Pris en passant sur les barres d'attelage entre les wagons,		Wagons détachés.		Frappés par l'aiguille, par tuyau d'eau, par le récepteur postal.		Ecrasés entre des wagons, d. bâtiments des piles de bois, etc.		Explosion de locomotive.		Tombés d'un train de voyageurs.		Tombés du tender en maniant du charbon.	
	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.
Grand-Tronc				1	1			8		7	1	4			1	5		1
Pacifique-Canadien			1	1	4			2		1		1			2	6		
Grand-Tronc-Pacifique												1						
Canadian-Northern						1				3		3			1	1		1
Michigan-Central		1		1		1				3		2						1
Essex Terminal																		
Chatham, Wallaceburg and L. E.																		
Central Vermont																		
Kettle Valley																		
Midland																		
Hamilton and Brantford																		
London and Port Stanley																		
Montreal and Southern Counties																		
Windsor, Essex and Lake Shore																		
New York Central																		
Quebec, Montreal and Southern																		
Thousand Islands																		
Algoma Central and Hudson Bay																		
Oshawa																		
Père-Marquette																		
Wabash																		
Esquimault and Nanaimo										1								
Dominion Atlantic						1												
Lake Erie and Northern																		
Hull Electric																		
Toronto, Hamilton and Buffalo						1						1				1		
Great Northern																		
Vancouver, Victoria and E.														1				
	.....	1	1	3	5	4	.....	10	.....	15	1	12	.....	1	4	13	.....	3

RELEVÉ N° 4 — Etat indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1918 — *Suite.*

Nom du chemin de fer.	Tombé d'un tender en prenant l'eau.		Travaillant dans l'atelier.		En voyageant sur le chasse-pierre,		Ponts à haut niveau.		Etaient à réparer des wagons sur la voie de rép. alors qu. loc. les a ébranlés		Tombés du train.		Tombés entre les wagons.		Séparation et tamponnement de train.		En sautant du train en marche.		Voulant monter sur train en mouvement.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc		2	1	39		3					2	8			1	5		14	1	6
Pacifique-Canadien				2		1			1		3	1					4	6	10	5
Grand-Tronc-Pacifique		2		18								2						2		2
Canadian-Northern			2	33								5	1			3		9	1	7
Michigan-Central		1		9								3		1		6		3	1	2
Essex Terminal																				
Chatham, Wallaceburg and L. E.																				
Central Vermont																				
Kettle Valley																				
Midland																				
Hamilton & Brantford																				
London et Port Stanley																				
Montreal and Southern Counties																				
Windsor, Essex et Lake Shore																				
New-York Central												2				1		4		
Quebec, Montreal and Southern												1					1	1		
Thousand Islands																				
Algoma Central and Hudson Bay			1						1											
Oshawa														1						
Pere-Marquette				2																
Wabash		1		1													1			
Esquimault and Nanaimo																		1		
Dominion Atlantic																		1		
Lake Erie and Northern				1																
Hull Electric																				
Toronto, Hamilton and Buffalo				9							1	1						4		2
Great Northern																				
Vancouver, Victoria and Eastern		1		4														1		
		7	4	118		4			2		6	23	1	2	1	15	6	46	13	24

RELEVÉ N° 4 — Etat indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1918 — *Suite.*

Nom du chemin de fer.	Affouillement.		Pont qui a cédé ou qui a été incendié.		Electrocutés		Ecrasés dans la cour par des locomotives, faisant l'aiguillage et autres.		En passant trop près de l'extrémité d'un nombre de wagons.		Pris dans le cœur, le contre-rail ou la tringle de connexion.		Pris alors qu'ils tournaient l'aiguille.		Tombés à bas des wag. en montant et en descen. les échelles aux extr. des wag. ainsi qu'à la latér.		Tombés en bas des wagons en applicant les freins à main.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc							11	14				2		3		2		5
Pacifique-Canadien					1		20	19										1
Grand-Tronc-Pacifique							1	2										1
Canadian-Northern							5	9								2		
Michigan-Central							4	5				2		1	1	1	1	
Essex Terminal												1				2		2
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie							1											
Central Vermont																		
Kettle Valley																		
Midland																		
Hamilton and Brantford																		
London and Port Stanley																		
Montreal and Southern Counties																		
Windsor, Essex and Lake Shore																		
New-York Central																		
Quebec, Montreal and Southern																		
Thousand Islands																		
Algoma Central and Hudson Bay																		
Oshawa																		1
Père-Marquette																		
Wabash																		
Esquimalt and Nanaimo																		
Dominion Atlantic																		
Lake Erie and Northern								1										1
Hull Electric							1											
Toronto, Hamilton and Buffalo																		
Great-Northern																		
Vancouver, Victoria and Eastern																		
					1		43	50				5		4	1	7	1	11

RELEVÉ N° 4 — Etat indiquant la nature des accidents, entraînant la mort ou des blessures, arrivés sur les diverses voies ferrées sous la juridiction de la Commission, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1918—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Asphyxié dans un tunnel.	En transportant des marchandises.		En chargeant et en déchargeant des matériaux au S. de Col.		En construisant et en réparant.		En travaillant dans une coulisse de déchargem		Wag. qui se sont déplacés alors qu'on les chargeait et les déchar.		Pont tournant ouvert.		En répar. des wag. sur une voie ouverte alors qu'une loco. les a ébranlés.		Chute du ciel de foyer d'une locomotive.		Couplage et découplage des conduites pour l'air comprimé.		Total.	
	B. T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	B.	T.	
Grand-Tronc			45		16		4		1		5				2				1	105	629
Pacifique-Canadien		1	1							1				1					1	129	282
Grand-Tronc-Pacifique			2		3		3		1											7	104
Canadian-Northern			13		7		2	1	1		3				1		1	1		46	348
Michigan-Central			6		3				2								1	1	1	22	184
Essex Terminal																					3
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie																				1	
Central Vermont																					1
Kettle Valley																					4
Midland																					2
Hamilton and Brantford																				1	5
London and Port Stanley																		1	1	1	1
Montreal and Southern Counties																					20
Windsor, Essex and Lake Shore																					6
New-York Central																			1		11
Quebec, Montreal and Southern			2																	1	12
Thousand Islands																				1	
Algoma Central and Hudson Bay																				2	1
Oshawa																					2
Père-Marquette															1					2	13
Wabash																	1			3	25
Esquimalt and Nanaimo					1																9
Dominion Atlantic																				2	4
Lake Erie and Northern			1																	1	22
Hull Electric																					3
Toronto, Hamilton and Buffalo			5																1	2	88
Great Northern																				2	1
Vancouver, Victoria and Eastern		1	5		3		1													5	56
		2	80		33		10	1	5	1	8			1	4		3	3	6	333	1,830

RELEVÉ N° 5 — Etat comparatif du nombre total des personnes tuées et blessées durant les années terminées le 31 mars 1917 et 1918, respectivement.

Nature des accidents.	1917.		1918.		1918. Augmentat.		1918. Diminution.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	10	234	19	242	9	8	......	......
Tamponnement par l'avant	6	45	6	47	......	2	......	......
Tamponnement par l'arrière	16	42	14	86	......	44	2	......
Tamponnement dans une cour	3	13	9	58	6	45	......	......
Tamponnement avec des wag. sur la voie principale	2	5	......	14	......	9	2	......
Tamp. avec des wag. par suite d'une aiguille ouverte	......	15	......	7	......	......	......	8
Tamponnement à un passage à niveau	2	22	......	14	......	......	2	8
Passage à niveau protégé par des barrières	10	15	6	15	......	......	4	......
Passage à niveau protégé par cloches	4	10	9	12	5	2	......	......
Passage à niveau protégé par gardien	1	13	......	5	......	......	1	8
Passage à niveau non protégé	45	98	52	119	7	21	......	......
Passage particulier	......	......	......	2	......	2	......	......
Empietement	129	79	93	64	......	......	36	15
Travaillant sur la locomotive ou au-dessous	7	118	1	114	......	......	6	4
Non classifiés	16	272	12	299	......	27	4	......
Ajustant les barres d'attelage, attelage et dételage.	5	53	5	70	......	17	......	......
Travaillant sur la voie ou sur un pont	3	92	2	101	......	9	1	......
Tomb. d'un wag., d'un véloc. auto. ou d'un véloc...	4	32	2	23	......	......	2	9
Wag., vélocip. auto., vélocip. frappé par un train...	6	7	5	11	......	4	1	......
Rampant sous les wagons	......	1	......	1	......	......	......	......
Rampant entre les wag. par-des. les b. d'attelage..	......	7	1	3	1	......	......	4
Frappés en passant entre les wag. et les b. d'attelages	1	......	5	4	4	4	......	......
Wagons sur la voie	......	6	......	10	......	4	......	......
Frappés par l'aiguille, le tuyau d'eau, etc	1	19	......	15	......	......	1	4
Ecrasés entre les wag., les bât., la plate-forme, etc.	1	17	1	12	......	......	......	5
Explosion de la chaudière de la locomotive	......	......	......	1	......	1	......	......
Tombés d'un train de voyageurs	4	13	4	13	......	......	......	......
Tombés du tender en pelletant du charbon	......	6	......	3	......	......	......	3
Tombés du tender alors qu'ils prenaient de l'eau...	1	7	......	7	......	......	1	......
En travaillant à l'atelier	1	116	4	118	3	2	......	......
En voyageant sur le chasse-pierres	1	3	......	4	......	1	1	......
Pont à haut niveau	......	2	......	......	......	......	......	2
En réparant des wagons sur la voie pour les réparations alors qu'une locomotive les a ébranlés	......	3	2	......	2	......	......	3
Tombés du toit des wag. en marchant sur le train..	4	21	6	23	2	2	......	......
Tombés entre les wagons en marchant sur le toit ..	2	4	1	2	......	......	1	2
Séparation et tamponnement de trains	2	9	1	15	......	6	1	......
Sautant hors d'un train en mouvement	12	53	6	46	......	......	6	7
En essayant de monter dans un train en mouvement	4	30	13	24	9	......	......	6
Affouillement	2	1	......	......	......	......	2	1
Pont qui a cédé ou qui a brûlé	......	......	......	......	......	......	......	......
Electrocutés	......	......	1	......		......	......	......
Ecrasés dans la cour par des locom. ou wagons	63	56	43	50	......	......	20	6
En passant trop près de l'extrém. d'un n. de wag...	1	......	......	......	......	......	1	......
Pris dans un cœur, un contre-rail ou une tringle de	2	3	......	5	......	2	2	......
connexion	......	2	......	4	......	2	......	......
Pris alors qu'ils manœuvraient l'aiguille								
Tombés des wagons, etc	2	15	1	7	......	......	1	8
Tombés des wagons en fais. fonct. le frein à main..	1	7	1	11	......	4	......	......
Asphyxiés dans un tunnel	......	......	......	......	......	......	......	......
En transportant des marchandises	4	50	2	80	......	30	2	......
En transportant des matériaux, O.C.S	......	39	......	33	......	......	......	6
En construisant et en faisant des réparations	......	10	......	10	......	......	......	......
En travaillant dans une coulisse de déchargement..	3	16	1	5	......	......	2	11
Wag. mis en mouv. alors qu'on les char. ou déch..	......	7	1	8	1	1	......	......
Pont tournant ouvert	......	......	......	......	......	......	......	......
En réparant les wagons sur une voie ouverte, alors qu'une locomotive les a ébranlés	2	3	1	4	......	1	1	......
Chute du ciel de foyer d'une locomotive	......	2	......	3	......	1	......	......
Couplage et découp. des conduites pour l'air compr.	......	......	3	6	3	6	......	......
	383	1,693	333	1,830	53	257	103	120
	333	......	......	1,693	......	120	53	......
Diminution	50	......	......	......	......	137	......	......
Augmentation	......	......	......	137	......	......	50	......

RELEVÉ N° 6 — Etat comparé du nombre total des personnes tuées et blessées entre les exercices clos le 31 mars 1917 et 31 mars 1918, pour chaque chemin de fer séparément.

Nom du chemin de fer.	1917.		1918.		1918.			
					Augmentat.		Diminution.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	114	549	105	629		80	9	
Pacifique-Canadien	161	325	129	282			32	43
Grand-Tronc-Pacifique	12	52	7	104		52	5	
Canadian-Northern	35	318	46	348	11	30		
Michigan-Central	17	213	22	184	5			29
Essex Terminal				3		3		
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie			1		1			
Central Vermont				1		1		
Kettle Valley				4		4		
Midland		1		2		1		
Hamilton and Brantford			1	5	1	5		
London and Port Stanley	1		1	1		1		
Montreal and Southern Counties	2	5		20		15	2	
Windsor, Essex and Lake Shore				6		6		
New York Central	2	9		11		2	2	
Quebec, Montreal and Southern		7	1	12	1	5		
Thousand Islands			1		1			
Algoma Central and Hudson Bay	1	4	2	1	1			3
Oshawa				2		2		
Père-Marquette	5	31	2	13			3	18
Wabash	6	35	3	25			3	10
Esquimalt and Nanaimo		2		9		7		
Dominion Atlantic	3	4	2	4			1	
Lake Erie and Northern		8	1	22	1	14		
Hull Electric	1	3		3			1	
Toronto, Hamilton and Buffalo	5	59	2	82		23	3	
Great Northern			2	1	2	1		
Vancouver, Victoria and Eastern	2	43	5	56	3	13		
Niagara, St. Catharines and Toronto	7	1					7	1
Winnipeg Joint Terminals	2	1					2	1
Témiscouata		1						1
Hamilton Radial Electric		1						1
Algoma Eastern	1						1	
Red Mountain		1						1
Quebec Railway Light and Power	1						1	
Vancouver and Lulu Island	1						1	
Ottawa and New York		1						1
London and Lake Erie	1						1	
Boston and Maine	3	6					3	6
Halifax and Southwestern		13						13
	383	1,693	333	1,830	27	265	77	128
	333			1,693		128	27	
Diminution	50						50	
Augmentation				137		137		

RELEVÉ Nº 7 — Etat indiquant le nombre des accidents aux passages à niveau avec le nombre total des personnes tuées et blessées par provinces et chemins de fer, pour l'exercice clos le 31 mars 1918.

Nom du chemin de fer.	Ontario.			Québec.			Nouveau-Brunswick.			Nouvelle-Ecosse.			Manitoba.			Colombie Britannique.			Saskatchewan.			Alberta.			Total.		
	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B.	Acc.	T.	B
Grand-Tronc	43	26	44	10	6	6																			53	32	50
Pacifique-Canadien	11	6	15	12	6	11	2	1	2				1	1		1		1	6	1	7	4		5	37	15	41
Canadian-Northern	4	1	8	6	5	7				1		1	3	1	2				3		3	1		1	18	7	22
Grand-Tronc-Pacifique																			1	2					1	2	....
Michigan-Central	12	6	12																						12	6	12
Central-Vermont				1		1																			1	....	1
Kettle-Valley																1		4							1	....	4
Hamilton and Brantford	1	1	5																						1	1	5
Windsor, Essex and Lake Shore	1		6																						1	....	6
New-York Central				1		1																			1	....	1
Père-Marquette	1		1																						1	....	1
Thousand Islands	1	1																							1	1	....
Wabash	1	1																							1	1	....
Lake Erie and Northern	2		4																						2	....	4
Vancouver, Victoria and Eastern																3	1	3							3	1	3
Total	77	42	95	30	17	26	2	1	2	1	....	1	4	2	2	5	1	8	10	3	10	5	....	6	134	66	150

RELEVÉ N° 8 — Indiquant les croisements de grand'route où l'on a pris des mesures de protection et la nature de cette protection, au cours de l'année terminée le 31 mars 1918.

Dossier n°	Ordonnance n°	Endroit.	Chemin de fer.	Protection.
26765·2	26031	Elizabethtown, Ont., route Lynn, à l'ouest de Brockville	G.-T	Souterrain.
26727·17	26044	Guelph, Ont., rue Queen	P.-C	Sonnerie électrique automatique.
26765·19	26105	Weston, Ont., rue Dufferin	G.-T. et P.-C	Sonnerie électrique automatique.
26765·25	26110	Casselman, Ont., rue Sealey		
Case 4796	26179	Thamesville, Ont., route London et rue Victoria	G.-T	Barrières.
27811	26226	Red-Deer, Alberta, 1er croisement au sud de la gare	P.-C	Vitesse limitée de 15 milles à l'heure.
26765·28	26252	Cowanstown, Ont., croisement près de	G.-T	Sonnerie électrique automatique.
8349	26258	Brantford Ont., rue Clarence et Market	G.-T	Vitesse limitée de 8 milles à l'heure.
26935·3	26264	Township de Moulton, Ont., route Forks	G.-T	Sonnerie électrique automatique.
26765·35	26305	Woodstock, Ont., rue Riddell	G.-T	Sonnerie électrique automatique.
27156·12	26307	Dragon, Qué., croisement immédiatement à l'est de la gare	P.-C	Sonnerie électrique automatique.
27486·1	26324	Burnaby, C.-B., borne au 150e mille	V.V. & E	Sartage à l'extrémité ouest.
27156·10	26327	Outremont, Qué. avenue Rockland	P.-C	Barrières.
27156·11	26379	Paroisse de St-Romuald-de-Farnham, Qué., croisement près de	P.-C	Sonnerie électrique automatique.
15725	26392	Mission, C.-B., avenue Horne	P.-C	Les vagons ne peuvent stationner à une distance moindre que 125 pieds du centre de la rue.
9437·157 9437·1281 19267	26527	London, Ont., rue Burwell, Adelaïde et Rectory	G.-T	Barrières.
26765·29	26564	Tilsonburg, Ont., immédiatement à l'ouest	G.-T	Sonnerie électrique automatique.
26765·40	26587	Port-Colborne, Ont., croisement de la ligne municipale	G.-T	Vitesse limitée de 10 milles à l'heure.
23270	26590	Buckingham, croisement à l'ouest de	P.-C	Sonnerie électrique automatique.
26727·13	26638	Woodbridge, Ont., passage Humber-Summit	P.-C	Sartage.
28037·1	26650	Penticton, C.-B., rue Winnipeg	K.V.R	Vitesse limitée de 4 milles à l'heure.
26711·4	26663	Brockville, Ont., rameau occidental de l'Y	P.-C. et C.-N	Limitation de la vitesse de 6 milles à l'heure; abatage des arbres le long des rameaux est et ouest de l'Y.
26765·41	26687	Vars, Ont., 1er croisement à l'ouest	G.-T	Sonnerie électrique automatique.
15836·5	26740	Montréal, Qué., rue Darling	C.-N	Barrières.
15836·3	26741	Montréal, Qué., rue Davidson	C.-N	Barrières.
15836·4	26742	Montréal, Qué., rue Chambly	C.-N	Barrières.
21713	26798	Walkerville, Ont., route Devonshire	G.-T. et P.M.R	Barrières.
26765·32	26805	Walkerville, Ont., route Walker	G.-T. et P.M.R	Barrières.
26765·57	26825	Bancroft, Ont., rue Bridge	C.-N	Vitesse limitée de 10 milles à l'heure.
27929·2	26850	Kingsville, Ont., avenue Lansdowne	P.M.R	Vitesse limitée de 10 milles à l'heure.
27401·2	26857	Cour McAdam N.-B., croisement dans la cour	P.-C	Sonnerie électrique automatique.
26765·61	26859	Township de London, Ont., passage Hyde-Park	G.-T	Vitesse limitée de 10 milles à l'heure.

17814 9437·70 9437·1100 4000·2 10521	26878	Montréal, Qué., St-Phillipe, Couvent, St-Ambroise, rues St-Ferdinand et Ste-Marguerite	G.-T	Barrières.
16589·1	26880	Maisonneuve, Qué., rue Orleans	C.-N	Barrières.
9437·397	26891	Township Hawkesbury, M. P. 20, traverse Paquette	G.-T	Limite de vitesse de 10 milles à l'heure.
26765·37	26903	Holland Landing, Ont., immédiatement au sud de la station	G.-T	Limite de vitesse de 10 milles à l'heure.
7156·17	26911	Ste-Thérèse, Qué., rue Sanche	P.-C	Barrières.
7270·3	26937	St-Stanislas, Qué., rue Principale	N.-Y.-C	Sonnerie électrique automatique.
26765·30	26942	Komoka, Ont., rue Principale	G.-T	Sonnerie électrique automatique.
27156·22	26948	Brome, Qué., première traverse publique au sud	P.-C	Limite de vitesse de 10 milles à l'heure.
26765·66	27063	Port-Credit, Ont., rue Toronto	G.-T	Trafic signalé à la traverse.
27811·3	27087	Lacombe, Alta., première traverse publique sud	P.-C	Limite spéciale de 10 milles à l'heure.

RELEVÉ N° 9 — Etat indiquant le nombre de passages à niveau que la Commission a ordonné de protéger, et nature de la protection accordée. Tableau dressé par province pour l'exercice clos le 31 mars 1918.

Nature de la protection.	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Québec.	Ontario.	Manitoba.	Saskatchewan.	Alberta.	Colombie-Britannique.	Total.
Barrières	......	......	11	8	......	......	......	......	19
Sonnerie	......	1	4	9	......	......	......	......	14
Gardien	......	......	......	......	......	......	......	......	......
Tunnel	......	......	......	1	......	......	......	......	1
Limitation de vitesse	......	......	1	9	......	......	2	1	13
Trains à signaler	......	......	......	1	......	......	......	......	1
Enlèvement des arbres et embarras	......	......	......	1	......	......	......	1	2
Wagons à maintenir à une distance clairement spécifiée	......	......	......	......	......	......	......	1	1
	......	1	16	29	......	......	2	3	51

RELEVÉ N° 10 — Etat indiquant le nombre de personnes tuées et blessées aux passages à niveau publics, séparément pour chaque exercice et pour les cinq exercices clos le 31 mars 1918 .

Année.	Barrières.		Cloche.		Gardien.		Sans protection.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
1914	10	13	1	6	6	12	44	84	61	115
1915	6	10	2	7	2	5	37	68	47	90
1916	3	4	9	8	2	5	31	57	45	74
1917	10	15	4	10	1	13	45	98	60	136
1918	6	15	9	12	......	5	52	119	67	151
	35	57	25	43	11	40	209	426	280	566

RELEVÉ N° 11 — Etat indiquant le nombre d'accidents arrivés aux traverses de chemins de fer et leur nature, pour toutes et chacune des années séparément pour les cinq exercices clos le 31 mars 1918.

	Barrières.						Gardien.						Cloche.						Sans protection.						Total.					
	1914	1915	1916	1917	1918	Total.	1914	1915	1916	1917	1918	Total.	1914	1915	1916	1917	1918	Total.	1914	1915	1916	1917	1918	Total.	1914	1915	1916	1917	1918	Grand Total.
Automobile...	2	2	....	2	1	7	1	1	2	1	3	8	1	1	2	4	5	13	13	9	11	29	45	107	17	13	15	36	54	135
Cheval et voiture.	5	2	1	2	1	11	3	2	1	4	3	13	5	3	7	7	3	25	54	59	49	45	43	250	67	66	58	58	50	299
Piéton........	14	11	6	12	9	52	7	1	3	1	1	13	3	3	2	4	4	16	23	20	17	25	21	106	47	35	28	42	35	187
	21	15	7	16	11	70	11	4	6	6	7	34	9	7	11	15	12	54	90	88	77	99	109	463	131	114	101	136	139	621

La totalité des 621 accidents comprend 220 personnes tuées et 566 blessées tel qu'indiqué dans l'état antérieur.

RELEVÉ Nº 12 — Etat indiquant le nombre de violateurs de territoire tués et blessés, par province et par chemin de fer, pour l'exercice clos le 31 mars 1918.

	Ontario.		Québec.		Colombie-Britannique.		Alberta.		Saskatchewan.		Manitoba.		Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Ecosse.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	23	14	9	6													32	20
Pacifique-Canadien	19	10	6	7	3	2	5	3	3		1		1	1			38	23
Canadian-Northern	2	3	5	3				1	2	3	1	2			1	1	11	13
Grand-Tronc-Pacifique									1								1	
Michigan Central	6	1															5	1
Quebec, Montreal and Southern				1														1
Père-Marquette	1																1	
Wabash	1	1															1	1
Dominion Atlantic															1	1	1	1
Hull Electric				3														3
Great Northern					1												1	
Vancouver, Victoria and Eastern					1												1	
	52	29	20	20	5	2	5	4	6	3	2	2	1	1	2	2	93	63

DOC. PARLEMENTAIRE No 20c

Relevé n° 13 — Etat indiquant le nombre de personnes tuées et blessées sur les divers chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission, du premier avril 1917 au 31 mars 1918, classé sous trois rubriques et montré séparément pour toutes et chacune des années.

Année.	Voyageurs.		Employés.		Autres.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
1909	26	227	191	769	231	205	448	1,201
1910	51	211	194	745	211	167	456	1,123
1911	24	132	263	788	207	199	494	1,119
1912	28	292	230	1,381	231	238	489	1,911
1913	21	410	303	1,603	1,319	218	643	2,231
1914	31	339	249	1,250	314	310	594	1,899
1915	8	239	99	873	230	251	337	1,363
1916	17	140	120	788	200	197	337	1,125
1917	16	280	155	1,174	212	239	383	1,693
1918	22	342	137	1,220	174	268	333	1,830
	246	2,612	1,941	10,591	3,329	2,292	4,514	15,495

Relevé n° 14 — Etat indiquant le nombre des personnes tuées et blessées au cours des accidents les plus remarquables arrivés sur les divers chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission, nombre indiqué séparément pour chaque année, pour les cinq exercices clos le 31 mars 1918.

Nature des accidents.	1914.		1915.		1916.		1917.		1918.		Total.	
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Déraillement	39	257	7	82	6	55	10	234	19	242	81	870
Tamponnement	7	29	2	46	4	5	6	45	6	47	25	172
Tamponnement par l'arrière	14	23	7	49	11	76	16	42	14	86	62	276
Tamponnement dans un parc	18	55	3	54	26	31	3	13	9	58	59	211
Tamp. avec wagons, aiguille ouv	5	17	.....	4	.....	3	.....	15	.....	7	5	46
Tamp. avec w. sur la voie principale	.....	8	.....	2	1	.....	2	5	.....	14	3	29
Tamp. à des passages à niveau	1	39	2	22	.....	1	2	22	.....	14	5	98
Passages à niveau protégés	17	31	10	22	14	17	15	38	15	32	71	140
Passages à niveau sans protection	44	84	37	68	31	57	45	98	52	119	209	426
En ajustant et en désaj. les p. d'att.	11	60	7	38	5	39	5	53	5	70	33	260
Violation de propriété	238	164	170	126	143	102	129	79	93	64	773	535
Wagonnets, vélo-moteur, fr. par tr.	10	13	5	9	5	3	6	7	5	11	31	43
Frappés par l'aiguille, etc	4	21	1	8	2	6	1	19	.....	15	8	69
Pris entre des wagons et des bâtim.	4	7	.....	9	2	8	1	17	1	12	8	53
Tombés hors d'un train à voyageurs	6	17	3	11	1	12	4	13	4	13	18	66
Tombés du toit d'un wagon	4	41	4	22	5	22	4	21	6	23	23	129
Tombés du toit entre deux wagons	2	5	2	3	.....	3	2	4	1	2	7	17
Sont descendus du tr. en mouv	7	55	3	45	11	38	12	53	6	46	39	237
Ont essayé de m. à bord d'un tr. en m.	8	47	2	29	8	22	4	30	13	24	35	152
Ecrasés par la locom. ou des wagons	56	64	33	41	27	42	63	56	43	50	222	253
La loc. à perdu le couv. d. l. bo. à f	2	4	.....	3	.....	.....	.....	2	.....	3	2	12
	497	1,041	298	693	302	542	330	866	292	952	1,719	4,094

RELEVÉ N° 15 — Etat indiquant le nombre de wagons visités pendant l'exercice clos le 31 mars 1918, avec les défectuosités relevées.

Nom du chemin de fer.	Wagons visités.	Wagons défectueux.	Pourcentage de défectuosités.	Grand total des défectuosités.	Attelages et parties.	Pourcentage de défectuosités.	Mécanisme de dételage.	Pourcentage de défectuosités.	Poignées.	Pourcentage de défectuosités.	Freins à air.	Pourcentage de défectuosités.
Pacifique-Canadien	21,597	1,005	4·60	1,112	17	1·53	170	15·29	49	4·46	676	60·70
Grand-Tronc	16,769	784	4·67	911	20	2·19	143	15·70	26	2·85	597	65·53
Canadian-Northern	5,097	368	6·04	449	13	2·89	101	22·49	36	8·02	214	47·66
Grand-Tronc-Pacifique	1,465	65	4·44	56	1	1·51	19	28·79	11	16·67	18	27·27
Père-Marquette	1,085	45	4·15	50	1	2	2	4·00	....	....	45	90·00
Toronto, Hamilton and Buffalo	1,097	47	4·20	51	1	1·96	8	15·69	2	3·92	34	66·67
Michigan Central	3,012	80	2·72	85	....	....	3	3·53	5	5·88	62	72·94
Dominion Atlantic	580	52	8·97	71	....	....	9	12·67	....	....	30	42·25
Algoma Eastern	75	15	20·00	16	....	....	4	25·00	....	....	11	68·75
Algoma Central	370	16	4·05	21	....	....	6	28·57	2	9·50	10	47·62
Halifax and Southwestern	68	15	22·06	23	....	....	4	17·39	11	47·83	5	21·74
Chatham Wallaceburg & L.E.	9	7	77·78	12	1	8·33	1	8·33	1	8·33	8	66·67
	52,224	2,499	4·79	2,867	54	1·89	470	16·39	158	5·51	1,710	59·99

Nom du chemin de fer.	Echelles.	Pourcentage de défectuosités.	Arrêt des marchepieds.	Pourcentage de défectuosités.	Hauteur des pièces d'attelage.	Pourcentage de défectuosités.	Divers.	Pourcentage de défectuosités.
Pacifique-Canadien	46	4·14	77	6·01	2	0·18	75	6·74
Grand-Tronc	22	2·41	35	3·84	3	0·33	65	7·14
Canadian-Northern	20	4·45	29	6·46	....	....	36	8·02
Grand-Tronc-Pacifique	....	....	1	1·51	....	....	16	24·24
Père-Marquette	....	....	....	....	....	....	2	4·00
Toronto, Hamilton and Buffalo	1	1·96	2	3·92	1	1·96	2	3·92
Michigan Central	6	7·06	3	3·53	....	....	6	7·06
Dominion Atlantic	1	1·41	7	9·86	....	....	9	12·68
Algoma Eastern	....	....	....	....	....	....	1	6·00
Algoma Central	....	....	2	9·52	....	....	1	4·76
Halifax and Southwestern	1	4·35	1	4·35	....	....	1	4·35
Chatham Wallaceburg and Lake Erie	....	....	1	8·33	....	....	....	....
	97	3·38	158	5·51	6	0·21	214	7·46

DOC. PARLEMENTAIRE No 20c

RELEVÉ N° 16 — Parties défectueuses sur les wagons à marchandises désignées par les inspecteurs, pour l'exercice terminé le 31 mars 1918.

ATTELAGES ET ACCESSOIRES.

Attelage, corps brisé	
Attelage, corps usé	
Tablier, bras manquant	
Griffe, brisée	
Griffe, usée	1
Griffe, manquant	6
Cheville d'attelage, brisée	
Cheville d'attelage, mauvaise	1
Cheville d'attelage, pliée	
Cheville d'attelage, manquant	4
Plaque de fermeture, brisée	34
Plaque de fermeture, usée	
Plaque de fermeture, mauvaise	
Plaque de fermeture, pliée	
Plaque de fermeture, mauvais fonctionnement	
Plaque de fermeture, manquant	8
Clef de plaque de fermeture, manquant	
Cliquet de plaque de fermeture, manquant	
Total	54

MÉCANISME DE DÉTELAGE.

Levier de dételage, brisé	26
Levier de dételage, mauvais levier	3
Levier de dételage, plié	28
Levier de dételage, fausse position	3
Levier de dételage, manquant	74
Chaîne de dételage, brisée	279
Chaîne de dételage, trop longue	3
Chaîne de dételage, trop courte	
Chaîne de dételage, coque	
Chaîne de dételage, manquant	49
Extrémité de fonte, brisée	1
Extrémité de fonte, mauvaise partie	
Extrémité de fonte, pliée	
Extrémité de fonte, lâche	
Extrémité de fonte, fausse position	
Extrémité de fonte, manquant	
Garde brisée	
Garde, mauvaise partie	
Garde, pliée	
Garde, lâche	
Garde, fausse position	
Garde, manquant	
Crochet-agrafe, lâche	4
Total	470

POIGNÉES.

Poignée, brisée	14
Poignée, pliée	94
Poignée, lâche	40
Poignée, fausse position	
Poignée, manquant	
Total	158

HAUTEUR DES ATTELAGES.

Attelage, trop élevé	
Attelage, trop bas	4
Etrier de fixation de la courbe relâché	2
Total	6

ETAT N° 16—*Suite.*

FREINS PNEUMATIQUES.

Triple valve, défectueuse	
Triple valve, manquant	
Réservoir, défectueux	
Réservoir, relâché	
Cylindre, défectueux	12
Cylindre, relâché	62
Cylindre à triple valve resté sans être nettoyé pendant 12 mois	10
Cylinder à triple valve ne portant pas la date du nettoyage	
Robinet, défectueux	44
Robinet d'échappement, défectueux	
Robinet d'échappement, manquant	
Bâton de manœuvre d'échappement, brisé	71
Bâton de manœuvre d'échappement, manquant	22
Robinet d'angle, défectueux	104
Robinet d'angle, manquant	3
Conduite principale, brisée	28
Conduite principale, relâchée	43
Conduite principale, bras manquant	12
Conduite de jonction double, défectueuse	14
Boyau, défectueux	1
Boyau, manquant	51
Anneau de boyau, manquant	75
Clapet de retenue, défectueux	10
Clapet de retenue, manquant	
Conduite de retenue, défectueuse	91
Conduite de retenue, manquant	1
Timonerie du frein, défectueuse	80
Frein, rompu	951
Frein, rompu ; parties vieilles	7
Aucun frein	18
Pompe, manquant	
Total	1,710

ÉCHELLES.

Échelle ronde, brisée	13
Echelle ronde, pliée	70
Echelle ronde, relâchée	9
Echelle ronde, manquant	2
Echelle, relâchée	2
Echelle, mal appliquée	1
Total	97

APPUIS DE MARCHEPIEDS.

Marchepied, brisé	15
Marchepied, plié	127
Marchepied, relâché	5
Marchepied, mal assujetti	
Marchepied, manquant	11
Total	158

DIVERS.

Total	214
Grand total	2,867

RELEVÉ N° 17 — "A" — Etat des défectuosités sur les wagons à marchandises indiquées séparément pour chaque année pour les cinq exercices clos le 31 mars 1918.

	1914	1915	1916	1917	1918	Total.
Attelage et parties	336	166	100	100	54	756
Mécanisme de dételage	1,606	886	551	548	470	4,061
Poignées	241	182	340	291	158	1,212
Freins à air	5,935	4,181	3,127	1,887	1,710	16,840
Echelles	647	417	151	99	97	1,411
Marchepieds	485	301	213	195	158	1,352
Hauteur des attelages	21	....	4	4	6	35
Divers	1,511	876	565	371	214	3,537
Grand total	10,782	7,009	5,051	3,495	2,867	28,204

RELEVÉ N° 17 — "B" — Etat des wagons visités et défectueux indiqués séparément pour chaque année pour les cinq exercices clos le 31 mars 1918.

	1914	1915	1916	1917	1918	Total
Wagons visités	110,407	105,485	77,491	58,073	52,224	402,680
Wagons défectueux	9,989	6,578	4,541	2,957	2,499	26,564
Pourcentage de défectuosités	9·05	6·24	5·86	5·09	4·79	6·59

ANNEXE "D".

RAPPORT DE L'INSPECTEUR EN CHEF DES FEUX, CLYDE LEAVITT.

Le 31 mars 1918.

M. A. D. Cartwright,
Secrétaire, Bureau des Commissaires de chemins de fer,
Ottawa, Ontario.

Monsieur,—Je vous soumets par les présentes, pour les fins du treizième rapport annuel de la Commission, le rapport du département d'inspection du feu pour l'exercice clos le 31 mars 1918.

Les travaux de ce département se rattachent plus ou moins directement aux 32,524 milles de réseaux de chemins de fer en Canada placés sous la juridiction de la Commission. Sur ce chiffre, 11,757 milles, soit 36 pour 100, sont classés comme constituant des sections forestières et requérant l'adoption d'un service spécial de surveillance ou toute autre mesure de protection contre le feu couchée dans l'ordonnance générale N° 107. Il y a 12,228 milles, soit 37 pour 100 de l'étendue totale, en sections de prairies, sur le territoire des trois provinces des prairies, placés dès l'origine sous la tutelle de la Commission aux fins de protection contre le feu. Le réseau des districts colonisés ou du territoire déboisé, en sus de ce qui précède, comprend 9,014 milles, soit 27 pour 100; ici les dispositions spéciales de protection sont réduites à leur minimum du fait du peu de risque d'incendie.

ORGANISATION.

L'an dernier soixante-dix-huit fonctionnaires des organisations fédérales et provinciales forestières et de protection contre le feu ont été au service de ce département dans l'ordre suivant:—

Division forestière de la Colombie-Britannique	34
Division des parcs fédéraux	6
Division forestière fédérale	7
Département de l'Agriculture de l'Alberta	3
Département du commissaire des feux de la Saskatchewan	2
Division forestière de l'Ontario	15
Division de protection forestière de Québec	9
Département des Terres et Mines du Nouveau-Brunswick	2

Surveillance des feux de chemins de fer:

Les dispositions de surveillance spéciale sont actuellement assez généralement uniformisées pour ne plus requérir d'année en année grande nouveauté. Ces dispositions s'appliquent aux réseaux qui traversent les sections boisées où les risques de feu sont relativement élevés. Du fait des conditions de guerre, certaines compagnies ont eu à faire face à des difficultés sérieuses pour mettre la main sur un personnel compétent qui pût s'acquitter de ce travail. On a aussi rencontré certains embarras dans l'obtention de vélo-moteurs, vélocipèdes, parties de rechange et autres effets nécessaires.

Statistique des feux.

Les conditions climatériques ont largement leur part dans la question des feux de forêts, les risques augmentant avec l'arrivée des périodes de sécheresse. En 1917, l'est canadien n'a pas eu de période continue de sécheresse, alors que l'ouest, et tout particulièrement la Colombie Britannique, s'est trouvée dans le cas contraire.

Dans la Colombie-Britannique les risques de feu ont été les plus sérieux dans la partie sud de la zone des chemins de fer quelconques au sud du 53ème parallèle et jusqu'à cette ligne, et inférieure à la normale au nord de cette ligne. Les risques sont arrivés à leur période critique en juillet alors que la température et la vitesse des vents étaient élevées et la précipitation faible.

Sur le chiffre total des feux de chemins de fer pour tout le pays, 59·52 pour 100 se sont produits dans la Colombie Britannique ont détruit 28·73 pour 100 de la zone totale et comptent pour 21·85 pour 100 de la totalité des dommages portés au compte des feux sur les réseaux de chemins de fer placés sous la juridiction de la Commission sur tout le territoire du Dominion.

Les risques de feu dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta ont atteint leur maximum en mai alors que 83 feux se sont déclarés le long des réseaux, soit environ 51 pour 100 de la totalité des feux de la province cette saison. Les risques sont revenus en juillet avec 42 feux.

Dans l'ouest de l'Ontario, les risques ont été assez sérieux pour une courte durée en mai et les premiers jours de juin. Tout le reste de l'été, et dans l'est de la province, les conditions ont été très favorables et en aucun temps l'on n'a couru de vrais dangers.

Les risques dans Québec et les Provinces maritimes n'ont jamais dépassé la normale et la saison s'est montrée favorable au travail de protection contre le feu.

A l'été de 1917, on a rapporté 1,097 feux survenus en deçà de 300 pieds des réseaux de chemins de fer placés sous la juridiction de la Commission. Sur ce chiffre 76·84 pour 100 ont été définitivement attribués aux agences de chemins de fer, 7·84 pour 100 à des causes connues indépendantes des chemins de fer, et 15·32 à des causes inconnues. Sur l'étendue totale des terres atteintes par les feux et qui arrive à 74,234 acres, 36·73 pour 100 sont portés aux chemins de fer, 14·24 pour 100 à des causes connues indépendantes des chemins de fer, et 49·03 pour 100 à des causes inconnues. La totalité des dommages est portée au chiffre approximatif de $105,668. Sur ce chiffre, les chemins de fer ont une quote-part de 24·43 pour 100, alors que le pourcentage de 12·88 des dégâts est portée à des causes indépendantes des chemins de fer, et 62·69 pour 100 à des causes inconnues.

On remarquera que si les chemins de fer se voient attribuer 76·84 pour 100 de la totalité des feux, ces dernières n'ont couvert que 36·73 pour 100 de toute l'étendue atteinte et ne comptent que pour 24·43 pour 100 de la totalité des dégâts. En sus, certains d'entre les feux d'origine inconnue ont été sans aucun doute causés par les chemins de fer.

Pour tous les feux arrivés, on a établi comme suit les causes:—

Locomotives	72·65	pour 100.
Employés de chemins de fer	4·19	"
Chemineaux, etc.	2·00	"
Colons	4·47	"
Autres causes connues	1·37	"
Causes inconnues	15·32	"

SOMMAIRE des rapports touchant les feux se déclarant dans des sections forestières à moins de 300 pieds de la voie des chemins de fer soumis à la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada. Saison de 1917.

PAR CHEMINS DE FER.

	Pacifique-Canadien (Lignes de l'Ouest).	Réseau du Canadian-Northern (Lignes de l'Ouest).	Grand-Tronc-Pacifique.	Great Northern. (b)	Kettle Valley.	Edmonton, Dunvegan and British Columbia.	Pacifique-Canadien (Lignes de l'Est).	Réseau du Canadian-Northern (Lignes de l'Est). (c)	Réseau du Grand-Tronc.	Algoma Central and Hudson Bay.	Divers. (d)	Totaux.
A. FEUX DE CHEMINS DE FER.												
1. Nombre par causes—												
(a) Locomotives, catégorie A...	143	14	12	14	2	14	5	15	4	....	6	229
Locomotives, catégorie B...	201	36	15	102	35	29	51	63	22	....	14	568
(b) Employés, catégorie A......	3	1	....	....	....	....	2	3	1	....	1	11
Employés, catégorie B......	3	7	1	....	....	3	5	12	....	....	4	35
(c) Total, feux de la catégorie A.	146	15	12	14	2	14	7	18	5	....	7	240
Total, feux de la catégorie B.	204	43	16	102	35	32	56	75	22	....	18	603
Total, tous les feux de ch. de fer.	350	58	28	116	37	46	63	93	27	....	25	843
Superficie dévastée (acres)—												
(a) Jeunes forêts..............	414	27	1	20	15	73	90	928	117	....	20	1,705
(b) Terre à bois................	564	721	23	26	6	179	98	60	9	....	7	1,693
(c) Débris ou brûlé.............	4,591	183	2	2,177	550	230	1,692	3,931	45	....	25	13,426
(d) Autres terres..............	929	595	174	910	312	6,708	626	42	74	....	69	10,439
(e) Total.......................	6,498	1,526	200	3,133	883	7,190	2,506	4,961	245	....	121	27,263
Valeur de la propriété détruite—												
(a) Jeunes forêts..............	$ 405	$ 7	$ 3	$ 200	$ 15	$ 153	$ 47	$ 671	$ 48	....	$ 10	$ 1,559
(b) Bois debout................	460	1,439	77	33	....	68	291	260	....	....	100	2,728
(c) Produits forestiers..........	503	3,086	....	12,000	40	16	....	....	....	....	14	15,659
(d) Autres propriétés...........	2,722	250	....	580	102	1,020	391	465	241	....	102	5,873
(e) Total.......................	$ 4,090	$ 4,782	$ 80	$12,813	$ 157	$ 1,257	$ 729	$ 1,396	$ 289	....	$ 226	$ 25,819
CAUSES CONNUES: FEUX AUTRES QUE CEUX DES CHEMINS DE FER.												
Nombre par causes—												
(a) Campeurs et voyageurs, catégorie A...................	4	4	....	....	....	4	....	....	....	....	....	12
Campeurs et voyageurs, catégorie B...................	1	2	....	....	1	5	....	....	....	....	1	10

(b) Colons, catégorie A		2						2				4
Colons, catégorie B		30	1		1	7	3	2			1	45
(c) Autres causes connues, catégorie A	1	1										2
Autres causes connues, catégorie B		2			2	3	1	5				13
(d) Total, feux de la catégorie A	5	7				4		2				18
Total, feux de la catégorie B	1	34	1		4	15	4	7			2	68
Total, toutes autr. causes con.	6	41	1		4	19	4	9			2	86
2 *Superficie dévastée (acres)*—												
(a) Jeunes forêts		1,970				64		4				2,038
(b) Terres à bois		1,631	20		2	93						1,746
(c) Débris ou brûlé			60		1,304	103	8	503			1	1,979
(d) Autres catégories de terres	1	2,825			1,300	683					2	4,811
(e) Total	1	6,426	80		2,606	943	8	507			3	10,574
3. *Valeur de la propriété détruite*—												
(a) Jeunes forêts		$ 5,900	$		$	$ 87		$ 15	$		$	$ 6,002
(b) Bois debout		4,120			15	192						4,327
(c) Produits forestiers		2,196	105					240				2,541
(d) Autres propriétés		405			325	7			6		1	738
(e) Total		$12,621	$ 105		$ 340	$ 286		$ 255	$ 6		$ 1	$ 13,608
C. Feux d'origine inconnue.												
1. *Nombre*—												
(a) Total, feux de la catégorie A	26	1	2		1		3	13	1		2	49
(b) Total, feux de la catégorie B	14	25	9		6		31	26	2	1	5	119
(c) Total, autres feux inconnus	40	26	11		7		34	39	3	1	7	168
2. *Superficie dévastée (acres)*—												
(a) Jeunes forêts		50					38	9				97
(b) Bois debout	50	20,150	60		4		16					20,280
(c) Débris ou brûlé	2,502	64	3,104		1,360		4,917	1,797	35	1	101	13,881
(d) Autres catégories de terres	33	1,861			59		151	24			11	2,139
(e) Total	2,585	22,125	3,164		1,423		5,122	1,830	35	1	112	36,397
3. *Valeur de la propriété détruite*—												
(a) Jeunes forêts	$	$ 52	$		$		$ 14	$ 20	$	$	$	$ 86
(b) Bois debout	360	59,102	330		25		145					59,952
(c) Produits forestiers	520	307							37	61	2,383	3,308
(d) Autres propriétés	610	1,000					545	740				2,895
(e) Total	$ 1,480	$60,461	$ 330		$ 25		$ 704	$ 760	$ 37	$ 61	$ 2,383	$ 66,241

SOMMAIRE des rapports sur les feux survenus dans les sections forestières, etc.—*Fin.*

	(a) Pacifique, Canadien, (réseau de l'ouest.)	(b) Canadian-Northern, (réseau de l'ouest.)	Grand-Tronc-Pacifique.	Great Northern (b).	Kettle Valley	Edmonton, Dunvegan and British Columbia	Pacifique-Canadien, (réseau de l'est.)	Canadian-Northern, (réseau de l'est.) (c)	Grand-Tronc.	Algoma Central and Hudson Bay.	Divers.	Totaux.
D. GRAND TOTAL.												
1. *Nombre*—												
(*a*) Feux de la catégorie A	177	23	14	14	3	18	10	33	6	....	9	307
(*b*) Feux de la catégorie B	219	102	26	102	45	47	91	108	24	1	25	790
(*c*) Tous autres feux rapportés	396	125	40	116	48	65	101	141	30	1	34	1,097
2. *Superficie dévastée (acres)*—												
(*a*) Jeunes forêts	414	2,047	1	20	15	137	128	941	117	....	20	3,840
(*b*) Terre à bois	614	22,502	103	26	12	272	114	60	9	....	7	23,719
(*c*) Débris ou brûlé	7,093	247	3,166	2,177	3,214	333	6,617	6,231	80	1	127	29,286
(*d*) Autres catégories de terres	963	5,281	174	910	1,671	7,391	777	66	74	....	82	17,389
(*e*) Total	9,084	30,077	3,444	3,133	4,912	8,133	7,636	7,298	280	$ 1	236	74,234
3. *Valeur de la propriété détruite*—												
(*a*) Jeunes forêts	$ 405	$ 5,959	$ 3	$ 200	$ 15	$ 240	$ 61	$ 706	$ 48	....	$ 10	$ 7,647
(*b*) Bois debout	810	64,661	407	33	40	260	436	260	....	....	100	67,007
(*c*) Produits forestiers	1,023	5,589	105	12,000	40	16	....	240	37	61	2,397	21,508
(*d*) Autres propriétés	3,332	1,655	....	580	427	1,027	936	1,205	241	....	103	9,506
(*e*) Total	$ 5,570	$77,864	$ 515	$12,813	522	$ 1,543	$ 1,433	$ 2,411	$ 326	$ 61	$ 2,610	$105,668

(*a*) Comprend le chemin de fer Esquimalt and Nanaimo.
(*b*) Comprend le chemin de fer Victoria and Sidney.
(*c*) Comprend le chemin de fer Halifax and South Western.
(d) Comprend les réseaux suivants: Algoma Eastern; Atlantic, Quebec and Western and Quebec Oriental; Boston and Maine; Dominion Atlantic; Maine Central; Quebec, Montreal and Southern; Témiscouata; Western Power Company of Canada; White Pass and Yukon.
(*e*) NOTE.—Il n'est pas survenu de feux en 1917 en deçà de 300 pieds de la voie sur les réseaux suivants:—Cumberland Railway and Coal Company; Elgin and Havelock; Grand-Tronc (Québec); Moncton and Buctouche; Ottawa and New York; Salisbury and Albert; St. Martins; Témiscouata (Nouveau-Brunswick).

Les feux de la classe A couvre une étendue moindre qu'un quart d'acre.
Les feux de la classe B couvre une étendue d'un quart d'acre ou plus.

INSPECTION DES DISPOSITIFS DE PROTECTION CONTRE LE FEU INSTALLÉS SUR LES LOCOMOTIVES.

Les inspecteurs de ce département ont visité cinq dispositifs de protection contre le feu sur 973 locomotives traversant des territoires boisés. Sur ce nombre on en a trouvé 20 pour 100 de défectueux, cependant dans la plupart des cas les irrégularités ne comportaient qu'un caractère de peu d'importance. Ce travail est partagé, en vertu d'un arrangement coopératif, avec le personnel du département d'exploitation et constitue un supplément d'activité pour ce département.

STATISTIQUE DE PROTECTION CONTRE LE FEU.

L'an dernier il y a eu 14,188·13 milles de voie soumis à la juridiction de la Commission dans les trois provinces des prairies, soit une augmentation de 258·94 milles sur 1916. Vu que le nombre de milles de garde-feu est le double de la longueur du réseau, on compte 28,376·66 milles de garde-feu dont, il est vrai, une partie traverse des sections boisées où la construction est impossible.

Le sommaire statistique suivant montre que 10,994·26 milles de garde-feu ont été construits ou entretenus l'an dernier, et que pour diverses raisons on n'a pas vu à la construction de 17,382·66 milles de garde-feu. Sur ce dernier chiffre, 7,899·44 milles ont fait l'objet d'une exemption de la part du département basés sur des preuves spécifiques à l'effet que la construction de garde-feu n'est pas possible ou n'est pas nécessaire. Un total de 6,516·21 milles n'a pas été construit pour les raisons énumérées au tableau et acceptées comme étant de nature à enlever aux compagnies de chemins de fer la responsabilité de la construction de garde-feu. Il reste donc 2,966·75 milles sur quoi nous ne possédons pas de données définitives et qui comprennent la quantité de milles que l'on aurait dû construire mais que l'on n'a pas entrepris du fait, pour une bonne partie du moins, de la rareté de la main-d'œuvre.

SOMMAIRE du travail de construction et d'entretien de garde-feu par les chemins de fer dans les provinces de l'Alberta, Saskatchewan et Manitoba en 1917.

—	Edmonton, Dunvegan and British Columbia.	Great Northern.	Grand-Tronc-Pacifique.	Canadian Northern.	Pacifique-Canadien.	Totaux.
Longueur en milles de voie	407·60	162·38	1,984·60	5,229·30	6,404·45	14,188·33
Longueur en milles de garde-feu[1]	815·20	324·76	3,969·20	10,458·60	12,808·90	28,376·66
Zones construites (en milles)—						
a. Chaumes } Zone à la charge du propriétaire.	...	86·00	74·20	1,158·90	1,530·19	2,849·29
b. Foin de culture } Zone à la charge du propriétaire.	...	...	2.70	302·40	62·24	367·34
c. Pâturages clôturés	...	192·25	456·00	572·70	1,687·97	2,908·92
d. Terrains incultes	0·53	0·50	760·70	1,463·40	2,643·58	4,868·71
Total des milles de garde-feu const.	0·53	278·75	1,293·60	3,497·40	5,923·98	10,994·26
Garde-feu non construits (en milles)—						
Exemptions[2]	731·99	36·00	1,185·40	3,462·60	2,483·45	7,899·44
Refus d. la part du prop. d. perm. la c[3]	...	...	3·80	44·20	18·50	66·50
Const. non néc., terr. déjà labouré[4]	9·78	2·00	346·30	828·40	1,135·81	2,322·29
Chaumes } manq. de la part du pr. de const. un g.-f.[5]	22·45	...	847·10	1,208·00	1,770·84	3,848·39
Foin de culture } manq. de la part du pr. de const. un g.-f.[5]	3·83	...	7·40	194·50	73·30	279·03
Autres raisons diverses	46·62	8·01	285·60	1,223·50	1,403·02	2,966·75
Total des milles de garde-feu non construit	814·67	46·01	2,675·60	6,961·20	6,884·92	17,382·40

[1] Le nombre de milles de garde-feu est double de celui de la voie du fait que la construction de garde-feu est obligatoire des deux côtés de la voie.

[2] Compagnie exemptée d'avoir à construire des garde-feu sur les sections du réseau où il est indiqué que ce travail n'est pas nécessaire ou n'est pas praticable.

[3] Les employés de la compagnie de chemin de fer se sont vu refuser par le propriétaire le droit de pénétrer sur le terrain pour y construire des garde-feu.

[4] Aucune nécessité de garde-feu du fait que les champs sont déjà labourés.

[5] L'existence de garde-feu sur les chaumes et les prairies de foin n'est obligatoire que là où le propriétaire ou l'occupant de la terre serait disposé à labourer le garde-feu à un prix raisonnable établi par le Bureau.

GARDE-FEU.

Les règlements relatifs aux garde-feu émis pour l'année 1917 ont été à peu près les mêmes que ceux de 1915 et 1916. On a toutefois inséré une clause additionnelle à l'article E "Stipulations additionnelles" à l'effet d'attirer l'attention sur le règlement 8 (*g*) de l'ordonnance générale n° 107, relative à la fermeture des barrières et au démontage des clôtures et à leur posage sur le sol par le soin des agents des compagnies de chemin de fer, de leurs employés et de leurs entrepreneurs.

En vue de faciliter les essais relatifs à l'obtention d'une diminution du coût de construction et d'entretien des garde-feu, et à la suite d'une étude approfondie de la question avec qui de droit, on a permis au Pacifique-Canadien, au Grand-Tronc-Pacifique et au Canadian Northern de prendre en main la construction de garde-feu en ces terres vierges sur les réseaux de ces compagnies les plus avancés dans les régions des prairies, en ayant recours à un labourage d'une largeur de huit pieds au lieu de seize, avec, en sus, l'entente d'avoir à brûler bien soigneusement les herbes sèches et les herbes folles entre les garde-feu et la voie. Ces essais vont être poursuivis l'année prochaine.

RÉCLAMATIONS RELATIVES AUX GARDE-FEU.

L'année dernière on a reçu cinq réclamations spécifiques sur la construction et l'entretien des garde-feu, dont:—

Absence de garde-feu en contravention aux règlements relatifs aux garde-feu, dont un contre le Pacifique-Canadien et un autre contre le Grand-Tronc-Pacifique.

Négligence de la part de la compagnie de chemin de fer d'indemniser le propriétaire du terrain à la suite du labourage de garde-feu en terrain de chaume conformément à la clause 2, article A, de la réglementation des garde-feu: contre le Canadian Northern, une.

Nous avons reçu deux requêtes formulées par les compagnies de chemins de fer à l'effet d'obtenir, sous l'autorité de la clause 4, article C, des règlements relatifs aux garde-feu, le droit de pénétrer sur les terrains pour s'acquitter du labourage des garde-feu dans le cas où le propriétaire du terrain refuse à la compagnie d'entreprendre ce travail. Une demande de cette nature provenant du Grand-Tronc-Pacifique a essuyé un refus, la raison donnée étant que la construction du garde-feu n'était pas nécessitée par l'intérêt public. Une autre requête de même nature émanée du Canadian Northern a été accordée sous l'autorité de l'ordonnance n° 26,829 en date du 14 décembre 1917.

DÉBLAIEMENT DE L'EMPRISE.

La grande rareté de la main-d'œuvre a plus d'une fois nui à l'activité du déblaiement du droit de passage, conformément à l'article 297 de la loi des Chemins de fer.

ANNEXE "E".

SALLE DES ARCHIVES.

LISTE des causes dont il a été interjeté appel à la Cour Suprême du Canada, du 1er février 1904 au 31 mars 1918.

N° du dossier.	Objet.	Décision.
1114	La *Montreal Terminal Railway vs* la Compagnie des Tramways de Montréal, passage de l'avenue Pie IX. Question de juridiction..........	Appel maintenu.
1492	Le chemin de fer de la Baie-James *vs* le Grand-Tronc. Petit embranchement de la ligne de ceinture. Point de droit. Appel renvoyé.	Appel renvoyé.
383	Le ch. de fer *Ottawa Electric* et la cité d'Ottawa *vs* le ch. de fer *Canada-Atlantic* au sujet du passage inférieur de la rue Bank. Point de droit.	Appel renvoyé.
588	Concernant la gare commune de Toronto. Expropriation A. R. Williams. Question de juridiction.	Appel renvoyé.
1604C1309	Robinson *vs* le ch. de fer du Grand-Tronc, taux de 2 sous. Point de droit.	Appel renvoyé.
689	Compagnie du Pacifique *vs* le Grand-Tronc au sujet d'un embranchement, London, Ont. Question de juridiction.	Appel renvoyé.
C 1680	*Essex-Terminal* et chemin de fer *W- E. and L. S.* croisement, canton de Sandwich, Point de droit....................	Appel renvoyé.
1497	T. D. Robinson et le *Canadian-Northern.* Petit embranchement à Winnipeg. Question de juridiction....................	Appel renvoyé.
9527	*Montreal Street Railway* au sujet des taux dans le quartier Mont-Royal. Question de juridiction....................	Appel maintenu.
C 4719	Le ministère de l'Agriculture, province d'Ontario, *vs* Grand-Tronc, gare à Vineland. Question de juridiction....................	Appel renvoyé.
C 3322	Au sujet du viaduc de Toronto. Appel par la compagnie du Pacifique-Canadien. Question de droit....................	Appel renvoyé.
C 4897	Au sujet du clôturage et de garde-bestiaux. Ordonnance n° 7473. Appel par la compagnie du *Canadian-Northern.* Question de juridiction.....	Appel maintenu en partie.
C 4492	Cité de Toronto *vs* compagnie du Grand-Tronc et compagnie du Pacifique. Point de droit....................	Renvoyé devant la Com.
C 2545	Cité d'Ottawa et comté de Carleton, viaduc du chemin de Richmond. Question de juridiction....................	Appel renvoyé.
13079	Chemin de fer du Grand-Tronc *vs* chemin de fer *Canadian-Northern Ontario*, petit embranch., township de Scarboro., Quest. de juridiction.	Appel renvoyé.
C 3269	Chemin de fer du Grand-Tronc et *British American Oil Companies*, taux sur le pétrole. Point de droit....................	Appel renvoyé.
1519	La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et Fort-William, *re* emplacement. Question de juridiction....................	Appel renvoyé.
11965	La Compagnie de chemin de fer Niagara, Saint-Catharines et Toronto *vs* Davy. Question de juridiction....................	Appel maintenu.
9527	Tramway de Montréal (Compagnie du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal), *re* tarif, quartier Mont-Royal. Question de juridiction.	Appel maintenu.
15580	*Clover Bar Coal Co., Limited*, et Wm. Humberstone *vs* la Compagnie du Grand-Tronc et la *Clover Bar Sand and Gravel Co*....................	Appel maintenu.
12682	Cause de tarif à Regina....................	Appel renvoyé.
17963	Grand-Tronc-Pacifique *vs* A. E. Purcell, de Saskatoon, Sask. Question de juridiction....................	Appel renvoyé.
C 3269	La Compagnie du Pacifique-Canadien *vs* la *British American Oil.* Question de juridiction....................	Appel renvoyé.
15330 15330.1	Compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien *vs Canadian Oil Company.* Question de juridiction....................	Appel renvoyé.
20062	Cie. de chemin de fer *British Columbia Electric*, Cie de chemin de fer *Vancouver, Victoria and Eastern vs* la cité de Vancouver. Question de juridiction....................	Appel renvoyé.
1487	E. B. Chambers and W. B. G. Phair *vs* la Cie de ch. de fer du Pacifique Canadien. Question de juridiction....................	Appel maintenu.
18578	Cie du chemin de fer *Canadian Northern vs* William A. Taylor. Question de juridiction....................	Appel renvoyé.
19435	Cie du Grand-Tronc de chemin de fer *vs* la cité d'Edmonton, Alberta. Point de droit....................	Appel renvoyé.

LISTE des causes dont il a été interjeté appel à la Cour Suprême du Canada, du 1er février 1904 au 31 mars 1918—*Fin.*

Numéro du dossier.	Objet.	Décision.
1750.34	Cie du chemin de fer Pacifique-Canadien *vs* la Cie du Grand-Tronc de chemin de fer. Appel par la Cie du ch. de fer Pacifique-Canadien. Point de droit	Appel renvoyé.
14239.9	Cie des Tramways de Montréal et la *Montreal, Park and Island Railway* *vs* le chemin de fer Lachine, Jacques-Cartier et Maisonneuve. Question de juridiction	Appel maintenu.
23009	Cité de Hamilton *vs* le chemin de fer *Toronto, Hamilton and Buffalo.* Appel par le chemin de fer *T. H. & B.* Question de juridiction	Appel maintenu.
21428	Grand-Tronc de chemin de fer *vs* la *Hepworth Silica Pressed Brick Company.* Point de droit	Appel renvoyé.
12021.70 9437.153	*Toronto Railway Company*, la cité de Toronto et la Cie de chemin de fer Pacifique-Canadien. Point de droit et question de juridiction	Appel renvoyé.
C 3935	Cité de Edmonton *vs* le chemin de fer *Calgary and Edmonton.* Point de droit	Appel renvoyé.
16171	*Ingersoll Telephone Company* (et d'autres cies de téléphone indépendantes) *vs* la Cie de téléphone Bell. Point de droit	Appel renvoyé.
27524	Grand-Tronc de chemin de fer *vs* H. Bourassa, de Laprairie, Qué., en appelant de l'ordonnance n° 26387, datée le 26 juillet 1917. Question de juridiction et point de droit	Appel en suspens.
13622	Requête de la Cie *Great North Western Telegraph* pour avis de la cour suprême du Canada sur un point de droit que comporte l'ordonnance n° 162	Appel en suspens.
27840	Gouvernement du Manitoba et la *J. H. Ashdown Hardware Co., Ltd.*, de Winnipeg, en appelant du jugement de la Commission au sujet de l'augmentation générale de 15 pour cent des taux du service des voyageurs et des marchandises. Aussi appel de la Cie de chemin de fer *Canadian Northern.* Question de juridiction	Appel en suspens.
26981	Appel par la Cie de chemin de fer Pacifique-Canadien d'un ordonnance de la Commission rendue dans l'affaire de la requête du ministère des Travaux publics de la province d'Ontario au sujet du croisement de grande route entre les lots 8 et 9, co. 5, township de Kirkpatrick, Ont. Question de juridiction	Appel en suspens.

SOMMAIRE.

Causes où l'appel a été renvoyé	25
Causes où l'appel a été maintenu	10
Appels en suspens	4
	39

LISTE des appels au Gouverneur en conseil, du 1er février 1904 au 31 mars 1918.

No du dossier.	Objet.	Décision.
399	Crois. du ch. de f. P.-C. par le c. de f, de la Bay of Quinte, à Tweed, Ont.	Appel renvoyé.
1455	Chemin de fer de la Baie-James *vs.* le Grand-Tronc, croisement près de Beaverton, Ont	Appel renvoyé.
1781	Compagnie du Grand-Tronc, *vs.* cité de Chatham, Ont., passages de rues	Appel renvoyé.
12982	L'embranchement de Maniwaki du chemin de fer Pacifique-Canadien. Départ des trains d'Ottawa	Pas de jugement et cause renvoyée à la Commission.
2030	Au sujet des tarifs de certain chemin de fer du Yukon	Appel renvoyé.
17716	La compagnie du Pacifique-Canadien, embranchement (Longue-Pointe) dans la ville de Maisonneuve, Qué	Appel renvoyé.
18787	Emplacement de la ville South-Hazelton et compagnie du G.-T.-P.	Appel maintenu.
3452.50	J. Y. Cameron, au sujet de Cameron Bay *vs.* la compagnie du G.-T.	Appel renvoyé.
12912	Passage souterrain de l'avenue du Parc, ville St-Louis, Qué., *vs.* la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien	Appel renvoyé,
17040	Tronçon entre Lambton et Weston et la compagnie du Pacifiq.-Canadien.	Aucun décret officiel
C 3322	Cause du viaduc de Toronto	Appel renvoyé.
12021.70	Cité de Toronto, au sujet du changement de pente à Toronto-Nord	Appel renvoyé.
16177	Chemin de fer Pacifique-Canadien *vs.* Mountain Lumber Manufacturers' Association, au sujet des taux de transport du bois	Appel retiré.
19024	Charles Miller, de Toronto *vs.* le Grand-Tronc-Pacifique au sujet de la gare de Prince-George, C.-B	Appel renvoyé.
1776.10	Chemin de fer Pacifique-Canadien *vs.* la ville de Maisonneuve, Qué., au sujets des croisements de chemins	Appel renvoyé.
22681.25	Cité de Montréal, Qué., *vs.* le chemin de fer Canadian-Northern, au sujet des voies d'évit. trav. les rues Stadacona et Marlboro, Montréal, Qué.	Appel en suspens
21418	Cité de Prince-George, C.-B. *re* l'emplac. de la gare du chemin de fer du G.-T.-P., entre les rues Oak et Ash, Prince-George, C.-B	Appel renvoyé.
21660	Comp. de c. de fer Canadian-Northern-Ont., *vs.* le t. de Loughboro, Ont.	Appel en suspens.
26169	Compagnies de ch. de f. Pacifique-Canadien et Canadian-Northern au sujet de l'aiguil. com. au marché public à best. de l'est, Montréal, Qué.	Appel en suspens.
17040	Appel par la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, au sujet du tronçon entre Lambton et Weston. (Deuxième appel)	Appel renvoyé.
27693	Cité de Hamilton *vs.* le chemin de fer du Grand-Tronc, relativem. à l'ordonnance no 26787, et au service des wagons à voyageurs sur l'embranchement nord et nord-ouest entre Hamilton et Burlington-Beach et la ville de Burlington, Ont	Appel en suspens.
27840	Appel par la cham. de com. de Winnipeg de l'ordon. de la com. autorisant augment. gén. de 15 pour cent des taux pour voyageurs et marchand..	Appel en suspens.

SOMMAIRE.

Appels renvoyés	14
Appel maintenu	1
Appels retirés	3
Appels en suspens	4
	22

ANNEXE "F".

ORDONNANCES GÉNÉRALES ET CIRCULAIRES.

CIRCULAIRE N° 152.

Marchepieds sur locomotives employées au survice de parce commun et de transbordement.

On a soulevé le point de savoir si une locomotive de ligne employée au service de parc commun et de transbordement devrait être munie de marchepieds, ainsi que les décrit l'ordonnance générale n° 102.

Il est par les présentes ordonné à toutes les compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction de la Commission de voir à ce que toutes les locomotives employées dans un parc, dans un parc commun et au service de transbordement, soient munies de marchepieds, tels que prescrits pour les locomotives à vapeur employées dans le service d'aiguillage.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,

Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 153.

Wagons en disponibilité.

Dossier 27895.

12 mai 1917.

La Commission exige des compagnies de chemins de fer sous sa juridiction, qu'elles fassent, le 1er et le 15e jour de chaque mois, un rapport au chef de l'exploitation à Ottawa, un rapport sur l'état des wagons en disponibilité sur leurs lignes respectives, donnant les renseignements demandés sur les formules annexées, dans l'ordre et sous la forme que porte cette formule.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,

Secrétaire.

Premièrement. Le nombre total de wagons chargés de marchandises productrices de revenu; les diverses espèces de wagons doivent indiquer séparément, savoir: les wagons fermés, les wagons à bestiaux, les wagons réfrigérants, les wagons à charbon, les wagons-plates-formes et les autres genres de wagons.

Deuxièmement. Le nombre total de wagons chargés en transit, soit faisant partie de convois ou aux gares.

Troisièmement. Le nombre total des wagons vides sous les différents chefs, savoir: wagons fermés, à bestiaux, réfrigérants, à charbon, plates-formes et autres.

Quatrièmement. Le nombre total de wagons demandés pour chargement d'après les commandes de chaque jour, sous les différents chefs, savoir: wagons fermés, réfrigérants, à charbon, plates-formes et autres.

Cinquièmement. Indiquer le déficit total ou l'excédent, selon le cas.

Sixièmement. Le nombre de wagons en chômage, s'il en est, sous les différents chefs.

NOTE.—Par un wagon en chômage on doit entendre un wagon qui n'a pas été mis en circulation parce qu'il n'y a pas de demande pour ce wagon.

Septièmement. Le nombre total de wagons, sous les différents chefs, immobilisés pour cause de réparations.

—	Wagons chargés.		Wagons vides.				
	A l'arrivée aux gares.	En transit, en convois et aux gares.	En transit et aux gares.	Déficit.	Excédent.	En chômage.	Réparations.
Fermés	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
A bestiaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Réfrigérants	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
A charbon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
A platsformes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Autres	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Note.—Wagons chargés en transit. Donnez le total de tous les wagons chargés seulement.

CIRCULAIRE N° 154.

Circulation des wagons et leur utilisation efficace.

Dossier n° 28192.

19 septembre 1917.

Les conditions provoquées par la guerre nuisent à la circulation des wagons et l'hiver dernier, la température a accentué l'encombrement, et il peut en être de même l'hiver prochain. On ne peut obtenir de nouveaux wagons à marchandises que très difficilement, et l'on ne peut compter sur de promptes livraisons de matériel roulant.

La difficulté peut cependant être surmontée pourvu que chaque wagon à marchandises soit mis à plus forte contribution. Plus on obtiendra de service par wagon, plus on aura de wagons en disponibilité. Si tous les expéditeurs chargeaient les wagons à leur pleine capacité ou plus, jusqu'à 110 pour 100 là où la chose est praticable, la disette de wagons cesserait en peu de temps.

En éliminant les retards sur le parcours et en améliorant les méthodes de manutention aux têtes de lignes les compagnies de chemins de fer pourraient obtenir un plus grand rendement de chaque wagon.

Pour cela il faudrait charger les wagons plus rapidement et au maximum de leur capacité, de même que libérer promptement les wagons à l'arrivée. Les expéditeurs et les consignataires sont intéressés à ce qu'il en soit ainsi et en coopérant à assurer un service efficace des wagons, ils y gagneront et rendront en même temps service aux autres.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 155.

Accidents d'automobiles aux passages à niveau.

Ottawa, 15 octobre 1919.

En face du nombre grandissant d'accidents dont sont victimes, aux passages à niveau en Ontario, les gens qui voyagent en automobiles, la Commission désire tenir une conférence à laquelle prendraient part les diverses associations d'automobilistes, les municipalités et les chemins de fer intéressés, en vue d'adopter les meilleurs moyens de protection possibles dans l'intérêt de la sécurité publique.

Sans imposer le moindrement de limitation à la discussion, il conviendrait d'examiner les questions suivantes:

1. A quelle distance un convoi qui approche devrait-il être aperçu du chemin?

Les considérations à examiner au point de vue des automobilistes portent sur la vitesse et le degré d'efficacité des freins de leurs voitures considérant que celles-ci doivent stopper dès que l'on aperçoit le convoi.

2. Si ou non on aperçoit distinctement l'écriteau réglementaire de croisement de voie ferrée des automobiles; si des poteaux avertisseurs supplémentaires sur la voie ne tendraient pas à éviter les accidents, comme par exemple, des poteaux avertisseurs placés à une certaine distance du passage, ou des poteaux placés au milieu de la route, à environ cinquante pieds du croisement?

3. Si l'on devrait placer des protubérances ou des dos d'âne sur le chemin, dans le but de forcer les automobilistes à ralentir la marche de leurs voitures à une allure qui leur permettrait de continuer sans danger.

4. Les automobilistes devraient être tenus de stopper aux passages.

5. Sonneries ou signaux à l'aide de drapeaux—quel système est le plus avantageux aux automobilistes?

6. Pourrait-on apporter aux règlements des chemins de fer des modifications qui, tout en ne nuisant pas à l'efficacité du service public, contribueraient à assurer davantage la sécurité du public?

7. Le coup de sifflet réglementaire ne devrait-il pas être donné à une distance plus rapprochée du grand chemin, ou devrait-on apporter des changements au mode d'emploi du signal ou de la cloche?

Des opinions par écrit peuvent être transmises par la poste à la Commission à Ottawa, et on peut en outre commenter la question de vive voix à toute séance de la Commission.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 156.

Dossier n° 9437.292.

Ecriteaux avertisseurs métalliques de type réglementaire pour passages à niveau.

L'enquête de la Commission sur un accident survenu dernièrement à un passage de grande route protégé par un gardien a établi que les passagers de l'automobile avaient dû se méprendre sur les signaux donnés par le gardien.

La Commission reconnaît la nécessité pour les compagnies de chemins de fer d'adopter quelque signal réglementaire d'un genre autre que celui du drapeau dont se servent actuellement les gardiens de passages.

En conséquence, les compagnies de chemin de fer sont requises d'examiner la question relative à l'adoption, pour signal, d'un disque de 16 pouces de diamètre, portant sur fond blanc et en grandes lettres noires le mot "Arrêtez". Elles peuvent soumettre leurs observations à la Commission dans un délai de trente jours de la date de la présente circulaire.

Par ordre de la Commission.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 157.

Distance réglementaire entre les axes de la voie pour la construction des points divisionnaires, des parcs de distribution aux têtes de ligne et de voies de garage.

Dossier n° 28290.

21 janvier 1918.

La Commission est à examiner l'opportunité d'établir une distance réglementaire entre les axes du tablier de la voie lorsqu'il s'agit de construire des points divisionnaires, des parcs de distribution aux têtes de ligne et des voies de garage, de façon à assurer aux employés de trains et de parc un espace suffisant et la protection voulue dans l'accomplissement de leurs travaux.

Les compagnies de chemins de fer sous la juridiction de la Commission sont priées de soumettre leur opinion sur cette question dans un délai de trente jours à partir de ce jour, et d'indiquer l'espace qui, selon eux, assurerait le jeu nécessaire entre les wagons en marche pour les employés dont il s'agit au cours de leurs travaux.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 158.

Chauffage des salles d'attente aux stations de chemin de fer sans personnel de nuit.

Dossier n° 28281.1.

11 février 1918.

Les compagnies de chemin de fer sous la juridiction de la Commission sont requises de faire valoir leur raisons, dans un délai de trente jours de la date de la présente circulaire, pour qu'une ordonnance ne soit pas rendue exigeant de toutes les compagnies qu'aux stations en charge d'un agent, où il n'y a pas de personnel de nuit, qu'elles ouvrent les salles d'attentes de la station et, au besoin, les chauffent et les éclairent, au moins trente minutes avant l'heure annoncée de l'arrivée de tous les convois de voyageurs et de tenir les salles d'attente ouvertes jusqu'au départ de ces convois, que les convois arrivent ou n'arrivent pas à l'heure de l'horaire.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 159.

Cause 1858.

25 février 1918.

Extincteurs chimiques sur wagons à voyageurs des lignes de chemin de fer électriques.

La Commission est à examiner l'opportunité d'exiger des chemins de fer électriques sous sa juridiction qu'elles installent des extincteurs chimiques dans les wagons servant aux transports des voyageurs y compris les wagons mixtes, s'il y en a.

Par conséquent, les compagnies de chemin de fer électriques sont requises de faire valoir leurs raisons, dans un délai de trente jours à partir de la réception de la présente circulaire, pour que cette prescription ne soit pas mise en vigueur.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 160.

Dossier n° 27840·7

27 février 1918.

J'ai reçu instruction d'informer tous les intéressés que là où il est question d'argile ordinaire et de sable, de gravier et de pierre concassée, à la page 439 du volume VII, n° 20, de la publication bimensuelle des Jugements, Ordonnances, Règlements et Décisions de la Commission, datée le 8 janvier 1918, contenant le jugement du 26 décembre 1917 dans la cause connue sous le nom de cause des 15 pour 100, ces termes étaient destinés à être compris dans le sens collectif et non isolément; c'est-à-dire que l'augmentation spécifique ne dépassant pas 5 cents par tonne est censée s'appliquer à toutes les denrées qui, jusqu'à ce jour, ont été transportées selon l'échelle spéciale du parcours en milles, ou selon les tarifs pour marchandises particulières, aux mêmes taux que ceux mentionnés spécifiquement dans le jugement.

J'ai également reçu ordre d'annoncer que tous les tarifs dérogeant à cet avis qui ont déjà été déposés comme devant entrer en vigueur le 15 mars prochain, ou qui, portant une date antérieure d'entrée en vigueur, ont été différés conformément à l'arrêté en conseil, doivent être modifiés suivant la teneur de la présente circulaire.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

CIRCULAIRE N° 161.

Rapports sur les accidents de chemin de fer en vertu de l'ordonnance n° 7472.

Dossier n° 10895.

8 mars 1918.

Ci-inclus veuillez recevoir une copie de la formule revisée "A" adoptée par la Commission à l'usage des compagnies de chemin de fer sous sa juridiction pour faire des rapports sur les accidents prescrits par l'ordonnance n° 7472, datée le 8 juillet 1909, et j'ai reçu instructions de vous informer que les compagnies de chemin de fer devront se servir de cette formule dès que les formules qu'elles ont en mains actuellement seront épuisées.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

RÉSEAU DE CHEMIN DE FER.

Annexe "A".

À LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Rapport exigé en vertu de l'ordonnance n° 7472, datée le 8 juillet 1909, conformément au chapitre 32, 8 et 9, Edouard VII.

1. Date et heure de l'accident.

2. Train.	Conducteur			
	Mécanicien		Locomotive	

3. Province.

4. *Endroit de l'accident*— Indiquez si dans une cité, ville, village ou township. Si dans une ville, cité ou village, donnez le nom de la rue; dans le cas où il n'y a pas de nom, dites à combien de passages de la station et dans quelle direction. Si dans un township, donnez la distance en milles et fraction de mille de la station la plus rapprochée, et dans quelle direction; donnez aussi la distance de la borne millaire la plus rapprochée de la subdivision et tout autre renseignement de nature à faire reconnaître l'endroit.	
5. (*a*) Détails de l'accident. (*b*) Noms des personnes blessées ou tuées et leurs adresses.	
6. Si le passage était protégé au moment de l'accident, et dans l'affirmative, de quelle manière.	
7. Heure et date, limitation de vitesse à dix milles à l'heure établie ou protection par gardien prescrite par l'article 275 (paragraphe 4) et l'ordonnance générale n° 77.	
8. Dans le cas où il y aurait eu des accidents au même endroit, postérieurement à 1900, donnez la date; s'il y a eu plusieurs accidents, donnez la date du dernier seulement.	
9. Observations visant tous autres renseignements que la compagnie croit devoir soumettre, et non compris dans les détails qui précèdent.	

Je certifie, à la suite d'enquêtes faites par moi, ou à ma connaissance, l'exactitude du rapport qui précède.

Endroit.......................... Signature...........................

Date.......................... Titre...........................

CIRCULAIRE N° 162.

Typification des équipes pour la manœuvre des convois de marchandises sur les chemins de fer électriques.

Dossier n° 28517.

La Commission désire être renseignée sur l'usage suivi par les chemins de fer électriques sous sa juridiction au sujet des équipes de locomotives électriques du service des marchandises, et si dans la manœuvre de ces machines automobiles—soit

employées à l'aiguillage ou à la circulation—l'équipe se compose de deux hommes comme dans le cas des locomotives à vapeur, où s'il n'y a qu'un homme par locomotive.

Vous êtes requis de soumettre vos observations à ce sujet dans un délai de trente jours de date de la présente circulaire.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT.

Secrétaire.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 186.

Plaintes de la Dominion Millers' Association et de la chambre de commerce de Toronto au sujet des augmentations du poids minimum des chargements de wagon pour les grains et les produits du grain destinés à la consommation domestique, annoncées par les compagnies de chemin de fer comme devant entrer en vigueur le 2 avril 1917, dans les annexes suivantes, savoir:—

Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien:

Supplément 35 à la C.C. des ch. de fer n° E. 1196.
Supplément 47 à la C.C. des ch. de fer n° E. 2480.
Supplément 41 à la C.C. des ch. de fer n° E. 2715.
Supplément 8 à la C.C. des ch. de fer n° E. 2907.
Supplément 7 à la C.C. des ch. de fer n° E. 3120.

Compagnie du Grand-Tronc de ch. de fer du Canada:

Supplément 25 à la C.C. des ch. de fer n° E. 1087.
Supplément 42 à la C.C. des ch. de fer n° E. 2566.
Supplément 5 à la C.C. des ch. de fer n° E. 3041.
Supplément 7 à la C.C. des ch. de fer n° E. 3289.

ainsi que dans d'autres cédules semblables publiées et disposées par d'autres compagnies de chemin de fer.

Dossier n° 19475.37.

Après avoir entendu les plaintes aux séances de la Commission tenues à Ottawa, le 20 mars 1917, ainsi que ce que l'on prétendait, audition à laquelle étaient représentées les compagnies de chemin de fer du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc et du *Canadian Northern,* la *Canadian Freight Association,* l'Association des Meuniers du Dominion, et les chambres de commerce de Montréal et de Toronto,—

Il est ordonné:

1. Que, sauf dans le cas de la farine, les plaintes contre les poids minimums soient, et elles sont par les présentes, renvoyées.

2. Que le poids minimum de 50,000 livres par wagon pour la farine, lorsque chargée dans des wagons d'une capacité de 60,000 livres ou 70,000 livres, soit et il est par les présentes, désavoué.

3. Que les plaintes contre le poids minimum pour la farine, lorsque chargée dans des wagons d'une capacité de 80,000 livres ou 100,000 livres soient, et elles sont par les présentes, renvoyées.

4. Que les compagnies de chemin de fer soient autorisées à augmenter à 45,000 livres par wagon le poids minimum pour la farine lorsque cette dernière est chargée dans des wagons de la capacité de 60,000 livres ou 70,000 livres.

5. Que le poids minimum autorisé par l'article 4 de la présente ordonnance, ainsi que les poids minimum pour la faire dans des wagons de plus forte capacité et pour d'autres produits du grain, ne soient pas mis en vigueur avant le 30 avril 1917.

6. Que dans le cas où la compagnie, pour sa propre convenance, fournirait à l'expéditeur un wagon de plus grande capacité au lieu d'un wagon de 60,000 livres ou 70,000 livres demandé par celui-ci, le poids minimum sera celui qui s'applique dans le cas du wagon commandé, pourvu que le poids réel du chargement ne dépasse pas la charge maximum fixée pour le genre de wagon ainsi demandé.

D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef adjoint.

OTTAWA, 4 avril 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 187.

Plaintes des chambres de commerce de Vancouver, Edmonton et Winnipeg, de la division de la Saskatchewan de l'Association des marchands détaillants du Canada, incorporée, du "Board of Trade" de Montréal et de l'Association canadienne des manufacturiers, contre l'augmentation projetée des taux par chemin de fer et par eau entre l'est et l'ouest du Canada:

Dossier n° 27752.

Après lecture faite des documents déposés l'appui des plaintes et au nom des compagnies de chemins de fer,

Il est ordonné: Que les taux de classes pour transport direct par chemin de fer et par eau qui s'appliquent entre l'est et l'ouest du Canada, et le taux de faveur pour le transport direct par chemin de fer et par eau de l'est à l'ouest du Canada, par voie de Port-Arthur, Fort-William ou Westfort; ainsi que les taux de faveur pour transport par chemin de fer et par eau de l'est du Canada à Port-Arthur, Fort-William ou Westfort, pour prolongement de parcours, portés aux tarifs nos 1 et 2 de la C.C. des ch. de fer, publiés par G. W. Rassom, agent, et devant entrer en vigueur le 23 avril 1917, soient et ils sont par les présentes, suspendus en attendant une audition par la Commission.

Et il est de plus ordonné: Que les taux pour transport direct par chemin de fer et par eau qui s'appliquent entre l'est et l'ouest du Canada, et les taux de faveur pour le transport direct par chemin de fer et par eau de l'est à l'ouest du Canada par voie de Port-Arthur, Fort-William ou Westford; ainsi que les taux de faveur pour transport direct par chemin de fer et par eau à Port-Arthur, Fort-William ou Westford, Ontario, pour prolongement de parcours, en vigueur immédiatement avant la fermeture de la navigation en 1916, soient rétablis et maintenus en vigueur jusqu'à nouvel ordre de la Commission.

D'ARCY SCOTT,
Commisaire en chef adjoint.

OTTAWA, 12 avril 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 188.

Plainte de la Fraternité des mécaniciens de locomotives alléguant que les compagnies de chemins de fer du Pacifique-Canadien et Canadian-Northern ont délibérément violé les règlements concernant les signalements par drapeaux en vigueur sur leurs réseaux respectifs dans l'exploitation des trains dans l'ouest du Canada; et demandant l'adoption de certains règlements par la Commission en vue de protéger les employés des compagnies de chemins de fer sous la juridiction de la Commission.

Dossier n° 4135.25.

Après lecture des communications et représentations déposées au nom des compagnies de chemin de fer intéressées et des requérants, ainsi que du rapport et des recommandations de l'ingénieur en chef et du chef de l'exploitation de la Commission, à

la suite d'une conférence entre les officiers de la Commission et les représentants des compagnies de chemin de fer du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien, du *Canadian-Northern* et du *Toronto, Hamilton and Buffalo,* de la *Michigan Central Railroad Company,* des requérants, la Fraternité des chauffeurs et mécaniciens de locomotives, la Fraternité des employés de trains de chemins de fer, et de la Fraternité internationale des employés de l'entretien de la voie, tenue à Toronto l 4e jour d'août 1915, après avis donné aux parties intéressées; et conformément aux pouvoirs qui lui sont conférés en vertu des articles 26, 30, 268 et 269 de la loi des chemins de fer, et de tous autres pouvoirs dont jouit la Commission en vertu de ladite loi,—

Il est ordonné: Que les règlements suivants relatifs aux Règles de signalement par drapeaux concernant l'entretien de la voie dans le cas où la voie est impraticable, devant entrer en vigueur le 1er juin 1917, soient, et ils sont par les présentes, établis pour être observés par toutes les compagnies de chemins de fer relevant de l'autorité législative du Parlement du Canada.

RÈGLES.

1. Avant d'entreprendre des travaux de nature à rendre la voie impraticable, ou si elle est rendue impraticable pour une raison ou par défectuosité quelconque, les employés de la voie, les gardiens de ponts, ou autres employés de la compagnie doivent protéger la voie comme il suit:

2. (*a*) Sur une voie double; (*b*) sur deux ou plusieurs voies; (*c*) dans la section des montagnes et (*d*) sur toutes les lignes où il y a un service fréquent ou de trains rapides.

Envoyer un garde-drapeau dans chaque division avec des signaux d'arrêt, au moins—

à 1,500 pieds, le jour, s'il n'y a pas de pente du côté de l'obstruction en deçà d'un mille, et si la vue n'est pas obstruée sur une distance de 6,000 pieds d'un train qui approche.

à 3,000 pieds en autre temps et à d'autres endroits, s'il n'y a pas de pente dans la direction de l'obstruction en deçà d'un mille.

à 5,400 pieds s'il y a une pente dans la direction de l'obstruction en deçà d'un mille.

Le garde-drapeau doit, après s'être rendu à la distance de l'obstruction nécessaire pour assurer une entière protection, se poster là où il pourra apercevoir, sans obstruction, un train qui approcherait à une distance, si possible, de 1,500 pieds, plaçant au préalable deux torpilles sur le rail (à une distance ne dépassant pas 200 pieds ou d'au moins 100 pieds l'une de l'autre), du même côté que le mécanicien de la locomotive d'un train qui approche, à 300 pieds au delà de cette position. Le garde-drapeau doit étaler un drapeau rouge le jour et une lumière rouge la nuit, et demeurer à ce poste tant qu'il n'est pas rappelé ou remplacé.

3. Sur d'autres lignes,—

(*a*) Le jour, placer un drapeau rouge et, en sus, le soir, une lumière rouge, du même côté de la voie où se trouve le mécanicien d'un train qui approche, à un point situé à 600 pieds du point défectueux ou de travail, ainsi que deux torpilles mises sur les rails vis-à-vis l'une de l'autres de façon à ne provoquer qu'une seule explosion, à 150 pieds en avant du signal rouge, et assurer les autres moyens de protection qui suivent:

(*b*) Le jour, placer un drapeau rouge soutenu par deux mâts entre lesquels le drapeau est tendu, à angles droits avec le rail et à cinq pieds au-dessus du niveau des rails; et, en outre, la nuit, une lumière rouge—du même côté de la voie que celui où se trouve le mécanicien d'un train qui approche, de manière qu'il puisse l'apercevoir sans obstruction, au moins

à 3,600 pieds du point défectueux ou de travail, s'il n'y a pas de pente dans la direction de l'obstruction.

à 5,400 pieds s'il y a une pente en deçà d'un mille de l'obtruction, ou aussi loin qu'il le faudra pour assurer toute la protection voulue.

(c) Placer deux torpilles (à une distance ne dépassant pas 300 pieds ou au moins de 100 pieds l'une de l'autre) sur le rail du même côté que celui où se trouve le mécanicien d'un train qui approche, à 300 pieds en avant du signal rouge.

4. Les trains arrêtés par le garde-drapeau, selon la règle 2, doivent être manœuvrés suivant ses instructions et se rendre au point des travaux, et à cet endroit doivent obéir au signal ou aux instructions du contremaître dirigeant.

5. Les trains arrêtés par le signal rouge, selon la règle 3, doivent remplacer les torpilles explosées et se rendre à l'endroit où se trouve le signal des travaux, pour manœuvrer, une fois là, d'après le signalement ou les instructions du contremaître dirigeant, à moins que dans l'intervalle le signal d'arrêt n'ait été enlevé.

6. Dans le cas où cette protection serait assurée par des ordres donnés au train, le point défectueux ou des travaux peut être indiqué par les signaux placés dans les deux directions, comme suit:

Des drapeaux jaunes le jour et en sus, des feux jaunes la nuit, à 3,600 pieds du point défectueux du travail; des drapeaux rouges le jour et, en sus, des feux rouges la nuit, à 600 pieds du point défectueux ou de travail, du même côté de la voie que celui où se trouve le mécanicien d'un train qui approche; sauf sur une voie double, où des trains circulent à gauche, alors que les signaux doivent être placés du côté gauche qu'aperçoit un mécanicien d'un train qui approche, et alors qu'il n'y a aucune obstruction à la vue sur une distance d'au moins 1,200 pieds.

7. Lorsque, à cause de la température ou pour d'autres conditions, les signaux de jour s'obscurcissent, il faut en sus se servir des signaux de nuit.

Et il est de plus ordonné: Que les règles qui précèdent soient imprimées dans les horaires de travail desdites compagnies de chemins de fer pour la gouverne de tous les employés.

Devront être mentionnées les subdivisions indiquant lesquelles des règles sont applicables à chacune d'elles.

Par service fréquent on doit entendre un service de neuf trains ou plus par jour.

Et il est de plus ordonné: Que l'ordonnance générale n° 161, du 23 février 1916, rendue dans la présente affaire, soit, et elle est par les présentes, rescindée.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, 23 avril 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 189.

Dans l'affaire de la règle 3, sur les soldes d'envois, de la classification canadienne du transport; et dans l'affaire de l'obligation imposée aux chemins de fer de faire valoir leurs raisons pour lesquelles la règle sur les tarifs de faveur, déposée conformément au jugement rendu dans la cause désignée sous le nom de cause des taux de l'Est, ainsi que la règle n° 8 du tarif n 1, transcontinental à destination de l'Ouest, de la classification canadienne du transport, stipulant que la règle n° 3 de la classification canadienne du transport ne s'appliquera pas à ce sujet, ne devraient pas être désavouées.

Dossier n° 25547.29.

Après instruction de l'affaire aux séances de la Commission tenues à Ottawa, le 21 novembre 1916, et à Toronto le 13 décembre 1916, les compagnies de chemin de fer du Pacifique-Canadien, du *Canadian-Northern,* du Grand-Tronc et de *Toronto, Ha-*

milton and Buffalo, la *Canadian Freight Association,* la compagnie *Michigan Central Railroad,* l'Association canadienne des manufacturiers, les chambres de commerce de Montréal et de Toronto, la *Thomas Davidson Manufacturing Company,* la *Sheet Metal Products, Limited,* la *Macdonald Manufacturing Company* et la *McClary Manufacturing Company* étant représentées à l'audition; et après avoir pris connaissance du rapport du chef du trafic de la Commission,

Il est ordonné: Que ladite règle n° 3 de la classification canadienne du transport n° 16 soit amendée comme il suit, savoir:

(1) En retranchant les mots "pourvu que le premier wagon (ou les premiers wagons) soit chargé jusqu'au minimum de la classification", et en y substituant les mots, "pourvu que chaque wagon, sauf le wagon portant l'excédent, doive être chargé à sa capacité manifeste ou indiquée".

(2) En retranchant les mots qui définissent le minimum de la classification comme devant être "d'au moins 20,000 livres par wagon", et en y substituant les mots "d'au moins 24,000 livres par wagon".

Et il est de plus ordonné: Que les règles ou règlements d'application générale, qui ont pour effet d'enlever aux tarifs de diverses marchandises l'avantage de la règle désignée sous le nom de règle de "solde d'envoi" de la classification canadienne du transport, soient, et sont par les présentes, désavoués; toutefois la présente ordonnance ne doit pas être interprétée comme empêchant les compagnies de chemin de fer ou les expéditeurs qui le voudraient, de s'entendre, au sujet d'une denrée particulière ou de denrées particulières, sur des taux de faveur d'après un tarif fondamental inférieur, avec ou sans minimum supérieur de poids, auquel ladite règle ne doit pas s'appliquer.

D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef adjoint.

Ottawa, 23 mai 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 190.

Dossier n° 25672.25.

Requête de l'Association canadienne des manufacturiers pour une ordonnance tendant à modifier la Classification canadienne du transport n° 16 en établissant un certain taux par chargement de wagon pour les oublies de crème à la glace; ou un autre ordre aux compagnies de chemin de fer leur enjoignant de publier des taux de faveur par chargement de wagon de Toronto à Montréal, Ottawa, Winnipeg, Regina, Calgary, Edmonton et Vancouver.

Après avoir entendu la requête aux séances de la Commission tenues à Ottawa le 15 mai 1917, l'Association canadienne des manufacturiers, la *Canadian Freight Association,* et les compagnies de chemin de fer du Pacifique-Canadien, du *Canadian Northern* et du Grand-Tronc étant représentées à l'audition, et les allégations avancées.

Il est ordonné: Que la Classification canadienne de fret n° 16 soit, et elle est par les présentes, modifiée de façon à établir un tarif pour chargement de wagon de troisième classe, avec un minimum de 16,000 livres, sur les oublies pour crème à la glace.

D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef adjoint.

Ottawa, 25 mai 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 191.

Requête de la Eastern Canadian Passenger Association pour une ordonnance tendant à modifier la règle 23 des Règlements concernant le trafic des wagons à bagage au Canada, ainsi que prescrits par l'ordonnance générale n° 151, du 8 novembre 1916.

Dossier n° 23328.

Après lecture des documents déposés à l'appui de la requête ainsi que du rapport et de la recommandation du chef de trafic de la Commission.

Il est ordonné: Que la règle 23 des Règlements concernant le trafic des wagons à bagage au Canada soit modifiée par l'addition de ce qui suit, savoir:

"ENTREPOSAGE"

Règle 23. Exception (4)—Le bagage d'immigrants sera entreposé sans frais pour toute partie d'une période de, mais non d'au delà, cinq jours après l'arrivée aux ports de Montréal, Toronto et Winnipeg."

D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef adjoint.

OTTAWA, 26 mai 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 192.

Requête de l'Association canadienne des manufacturiers pour une ordonnance désavouant les frais exigés par les compagnies de chemin de fer pour le sel fourni avec la glace aux wagons-glacières.

Ainsi qu'au sujet des tarifs projetés par les compagnies de chemin de fer en vue d'augmenter les frais exigés pour la glace fournie aux wagons-glacières, lesdits tarifs ayant été suspendus par les ordonnances générales de la Commission n° 164, datée le 23 avril 1916, et n° 165, datée le 16 mai 1916.

Dossier n° 26113, partie 3.

Après avoir entendu la requête à Ottawa, les 20 juillet 1915, 21 mars 1916 et 6 juin 1916, à Calgary le 10 juillet 1916, à Winnipeg le 14 juillet 1916, et à Ottawa le 19 décembre 1916, auxquelles auditions étaient représentées les compagnies de chemin de fer Pacifique Canadien, Grand-Tronc, *Canadian Northern,* du Grand-Tronc-Pacifique et d'Ottawa à New-York, la *Michigan Central Railroad Company,* l'Association canadienne des manufacturiers, l'Association des arboriculteurs fruitiers d'Ontario, la *Swift Canadian Company,* la *P. Burns & Company* et les chambres de commerce de Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Edmonton, ainsi que les allégations avancées; et après lecture faite des diverses représentations soumises.

Il est ordonné: Que la requête pour une ordonnance désavouant les frais actuellement exigés par les compagnies de chemin de fer pour le sel fourni avec la glace aux wagons-glacières, soit, et est par les représentes, rejetée.

Et il est de plus ordonné: Que les tarifs suivant indiquant les frais exigés pour la glace fournie aux wagons-glacières, lesquels tarifs étaient suspendus par les or-

donnances générales de la Commission n°s 164 et 165, datées le 25 avril et 16 mai 1916 respectivement, soient, et ils sont par les présentes, désavoués:—

Voiturier.	Tarif.		
Pacifique-Canadien..	C. c. des ch. de fer n°		E—3138
" "	"	"	E—3139
" "	"	"	W—2149
" "	"	"	W—2150
Grand-Tronc..	"	"	E—3356
" "	"	"	E—3357
Canadian-Northern..	"	"	E— 768
" "	"	"	E— 769
" "	"	"	W— 927
" "	"	"	W— 930
Grand-Tronc-Pacifique..	"	"	155
" "	"	"	156
Esquimalt and Nanaimo..	"	"	324
Kettle Valley..	"	"	80
Michigan-Central..	"	"	2524
Wabash..	"	"	936
Père Marquette..	"	"	2015
Dominion-Atlantic..	"	"	476
Quebec, Montreal and Southern..	"	"	568
Essex Terminal..	"	"	310
London and Port Stanley..	"	"	77
Toronto, Hamilton and Buffalo..	"	"	1092
Mille-Isles..	"	"	287
Hull Electric..	"	"	F—56
Glengarry and Stormont..	"	"	41
Windsor, Essex and Lake Shore Rapid..	"	"	177
Algoma Central and Hudson Bay..	"	"	349
Algoma Central and Hudson Bay..	"	"	348
Central Vermont..	"	"	1101
Boston and Maine..	"	"	1705
New York Central..	"	"	719
New York Central..	"	"	720
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie..	"	"	403

D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef adjoint.

OTTAWA, 30 mai 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 193.

Requête de la "Canadian Freight Association", au nom des compagnies de chemin de fer sous la juridiction de la Commission, en vertu de l'article 321 de la Loi des chemins de fer, pour l'approbation d'un projet de supplément n° 9 à la classification canadienne de fret n° 16, portant certaines augmentations, réductions et additions de taux déposés à la Commission, dossiers n°s 19367.53, 19367.54, 25672.13, 25672.14, 25672.15 et 2567210.

Avis ayant été donné par les compagnies de chemins de fer dans la *Gazette du Canada,* tel que prescrit par l'article 231 de la Loi des chemins de fer; et à la suite d'auditions, les changements projetés ayant été arrêtés du consentement des parties ou par des ordonnances de la Commission ou réservés pour des ordonnances de la Commission; après examen des documents déposés et des représentations faites aux auditions; et sur le rapport et la recommandation du chef du trafic de la Commission,

Il est ordonné: Que le supplément projeté n° 8 à la classification canadienne du fret n° 16, ainsi que définitivement revisé et soumis pour approbation par G. C. Ransom, président de la *Canadian Freight Association,* par sa communication du 12 mai 1917, soit, et il est par les présentes, approuvé, subordonnément aux dispositions suivantes, savoir:—

1. Que les classifications projetées de chargement de wagon et les poids minimum projetés pour les jeux ou les jouets, autres que ceux en fer ou en acier, soient biffés, et qu'on y substitue une classification de chargement de wagon de troisième classe et un minimum de 14,000 livres par wagon pour les jouets et les jeux de toutes sortes, tel que spécifié dans ledit supplément (sauf ceux fabriqués en fer ou en acier), dans des chargements de wagon ou mixtes.

2. Que l'article ayant trait à la confiserie renfermant du maïs grillé ou du riz gonflé soit ajouté à la liste d'épiceries de la classification, et que les classifications établies pour ces articles dans des boîtes de carton comprennent des sacs.

3. Que ledit supplément n° 9 donne effet à l'ordonnance générale de la Commission n° 190 du 25 mai 1917, établissant une classification de chargement de wagon pour les oublies à glaces.

D'ARCY SCOTT.
Commissaire en chef adjoint.

OTTAWA, le 31 mai 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 194.

Dans l'affaire de la demande de la "Express Traffic Association of Canada", de la part des compagnies de messageries sujettes à la juridiction de la Commission, pour obtenir une ordonnance autorisant les compagnies de messageries à augmenter le poids estimé des chevaux, en chargements de wagon, de 10,000 à 12,000 livres par wagon.

Dossier n° 4397.33.

Après avoir entendu la demande aux séances de la Commission tenues à Ottawa, le 20 février 1917, la *Express Traffic Association of Canada*, le ministère de l'Agriculture, le *Montreal Jockey Club*, le *Ontario Jockey Club*, et certaines autres personnes intéressées étant représentées à l'audition, et ce qui a été allégué; et après le rapport et la recommandation du fonctionnaire en chef du trafic de la Commission.

Il est ordonné: Que les compagnies de messageries sujettes à la juridiction de la Commission, soient, et elles sont par la présente autorisées à modifier la classification des messageries pour le Canada, de manière à augmenter le poids sur lequel sont basés les frais de messagerie pour le transport des chevaux, de 10,000 à 12,000 livres par chargement de wagon.

D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef adjoint.

OTTAWA, le 6 juin 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 195.

Dans l'affaire des plaintes de la Chambre de Commerce de Toronto, de Pilkington Brothers, Limited, et de la Consolidated Plate Glass of Canada, Limited, contre l'augmentation projetée dans les frais de camionnage tels que renfermés dans les tarifs déposés par les diverses compagnies de chemins de fer.

Dossier n° 18663-51.

Après avoir entendu les plaintes aux séances de la Commission tenues à Toronto, le 14 avril 1917, la Chambre de Commerce de Toronto, *Pilkington Brothers, Limited*, les compagnies de chemins de fer du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, la compa-

gnie de chemin de fer *Michigan-Central,* la *Canadian Freight Association,* la *Dominion Transport Company,* la *Shedden Forwarding Company,* et le *Montreal Board of Trade* étant représentés à l'audition, et ce qu'on a allégué,

Il est ordonné: Que les tarifs de la compagnie soient amendés en retranchant la clause qui se lit comme suit:

> Les frais de camionnage seront perçus sur les marchandises transportées par camions d'après la même base de poids que ceux évalués par les compagnies de chemins de fer".

et qu'on y substitue ce qui suit:

> Les frais de camionnage seront perçus d'après la base du poids réel sujet au minimum stipulé dans la classification canadienne des marchandises."

D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef adjoint.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 196.

Dans l'affaire de l'article 254 de la Loi des chemins de fer, et des plaintes faites à la Commission contre l'emploi de ronces artificielles dans les clôtures construites et maintenues par les compagnies de chemins de fer conformément aux besoins dudit article.

Dossier n° 9994.251.

Après avoir lu et étudié les objections présentées,

Il est ordonné:

Que, dans les municipalités où le fil de fer barbelé est défendu, il soit défendu à toutes les compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de la Commission, et il est par la présente défendu à ces compagnies de se servir de ronces artificielles dans la construction ou dans la reconstruction future des clôtures le long de leurs voies respectives: pour que:

1. La ronce artificielle puisse être étendue au haut des clôtures en fil tordu dans les pâturages.

2. La ronce artificielle puisse être étendue au haut des clôtures à planches rapprochées afin d'empêcher l'empiétement.

3. La ronce artificielle puisse être employée au bas d'une clôture en fil tordu, lorsqu'il faut construire une clôture pour garder les porcs.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 29 juin 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 197.

Dans l'affaire des plaintes des Boards of Trade de Vancouver, Edmonton, et Winnipeg, de la succursale de Saskatoon de l'association des marchands détaillants du Canada, cons. en corp., du Montreal Board of Trade, et de la Canadian Manufacturers' Association, contre l'augmentation projetée dans les taux " par voie ferrée et par eau " entre l'est et l'ouest du Canada.

Dossier n° 27752.

La question ayant été arrangée pour être entendue à Victoria, Vancouver, Nelson, Calgary, Edmonton, Saskatoon, Winnipeg et Fort-William; et après avoir entendu ce

qu'ont allégué les représentants des *Boards of Trade* associés de l'est de la Colombie-Britannique et de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Il est ordonné: Que l'ordonnance générale n° 187 de la Commission, datée du 12 avril 1917, soit, et elle est par la présente rescindé; et les taux nommés dans les tarifs nos 1 et 2 de la Commission des chemins de fer du Canada, publiés par G. C. Ransom, agent, reçoivent par la présente la permission d'être mis en vigueur à l'exception des taux sur le sucre à destination de Port-Arthur, de Fort-William et de Westfort,

Et il est de plus ordonné: Que les taux actuels par voie ferrée et par eau sur le sucre à destination de Port-Arthur, de Fort-William, et de Westford, soient, et ils sont par la présente continués à être en vigueur jusqu'à une nouvelle ordonnance de la Commission.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 198.

Dans l'affaire d'ordonnance générale n° 128 de la Commission, datée du 20 juillet 1914, et de la requête des compagnies de chemins de fer du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien pour une prolongation de temps jusqu'au 1er juillet 1918, pour donner le temps de faire les modifications requises sous l'empire de ladite ordonnance générale n° 128.

Dossier n° 11654.

Après avoir entendu la demande aux séances de la Commission, tenues à Toronto, le 13 juin 1917, en présence du conseil pour les compagnies demanderesses, de la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern et des représentants des employés de chemin de fer; les témoignages présentés et ce qu'on a allégué, et sur le rapport et la recommandation du fonctionnaire en chef du trafic de la Commission,

Il est ordonné: Que les compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de la Commission aient, et il leur est par la présente, accordé une prolongation de temps jusqu'au premier jour de juillet 1918, pour qu'elles fassent les modifications requises en vertu de l'ordonnance générale n° 128, datée du 20 juillet 1914, les compagnies de chemins de fer devant continuer leur pratique actuelle d'envoyer tous les mois à la Commission des rapports mensuels des progrès réalisés en conformité aux exigences de ladite ordonnance.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 16 juillet 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 199.

Dans l'affaire de l'équipement des locomotives avec des phares électriques.

En conformité avec les pouvoirs qui lui ont été conférés par les articles 30, 268 et 269 de la Loi des chemins de fer et de tous les autres pouvoirs possédés par la Commission à cet égard, et sur les rapports et la recommandation de ses fonctionnaires de l'exploitation *il est ordonné comme suit:*

1. Que chaque chemin de fer soumis à l'autorité législative du Parlement canadien, soit, et il est par la présente, requis d'équiper ses locomotives, servant au transport des voyageurs ou des marchandises entre le coucher et le lever du soleil, de phares, qui permettront, aux personnes, dans la guérite de la locomotive, douées d'une vue normale, de

voir un objet sombre de la grosseur d'un homme à une distance de 1,000 pieds ou plus en avant de la locomotive; ce phare devant être bien entretenu.

2. Chaque locomotive servant au transport des voyageurs et des marchandises, qui doit régulièrement marcher avec le tender en avant pendant n'importe quelle partie de son trajet, excepté pour aller chercher une partie du train laissée en arrière, ou en faisant de l'aiguillage aux têtes de ligne, doit avoir à l'arrière un phare qui répondra aux exigences de cette ordonnance.

3. Rien dans ces règlements n'empêchera l'emploi d'un dispositif par lequel la lumière peut être diminuée dans les cours et aux stations, dans une mesure telle, qu'elle permettra à la personne ou aux personnes faisant fonctionner la locomotive, d'apercevoir un objet sombre, de la grosseur d'un homme, à une distance de 300 pieds ou plus en avant de la locomotive dans des conditions normales de température.

Il est de plus ordonné: Que ces règlements soient, et ils sont par la présente, rendus applicables à toutes les nouvelles locomotives requises pour le service du transport des voyageurs et des marchandises et à toutes les locomotives routières qui ont subi une réfection générale subséquente à la date de cette ordonnance, et que toutes les locomotives routières des compagnies de chemin de fer, soumises à l'autorité législative du Parlement canadien, soient équipées en conformité avec les exigences de ces règlements pas plus tard que le premier janvier 1921.

Et il est de plus ordonné: Que toute telle compagnie de chemin de fer manquant de se conformer aux dispositions de ces règlements sera passible d'une amende de $100 pour chaque infraction à ces règlements.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 24 juillet 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 200.

Dans l'affaire de la demande de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 29 de la Loi des chemins de fer, pour obtenir une ordonnance modifiant l'ordonnance n° 3249 de la Commission, datée du 29 juin 1907, approuvant la Classification canadienne des marchandises, n° 13.

Dossier n° 4364.

Après avoir lu la demande et ce qu'on a allégué à son appui, et qu'il semblait à la Commission que le paragraphe auquel on s'oppose n'établit pas définitivement l'amende recouvrable en vertu de l'ordonnance:

Il est ordonné: Que ladite ordonnance n° 3249 soit, et elle est par la présente amendée en retranchant le paragraphe dans l'ordre qui se lit:

"Que toute personne ou compagnie contrevenant aux dispositions de l'article 400, sous-article 1, de la Loi des chemins de fer, devra, en outre des droits réguliers être passible de payer à la compagnie d'autres droits ne dépassant pas cinquante pour cent des frais réguliers".

et y substituant le paragraphe suivant, savoir:

"Que toute personne ou compagnie contrevenant aux dispositions de l'article 400, sous-article 1, de la Loi des chemins de fer, devra en outre des droits réguliers être passible de payer à la compagnie d'autres droits ne dépassant pas cinquante pour cent de ces frais réguliers".

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 26 juillet 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 201.

Dans l'affaire de la requête du Canadian Car Service Bureau et de la Canadian Freight Association, pour et en faveur des compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction de la Commission et faisant affaires, au Canada, à l'est et à l'ouest de Port-Arthur, Ont., respectivement, pour obtenir l'approbation d'un code projeté de règlements d'indemnité pour surestaries pour les wagons devant remplacer les "Canadian Car Service Rules" prescrites par l'ordonnance n° 906 de la Commission (ordonnance générale n° 1) datée du 25 janvier 1906.

Dossier n° 1700.

Avis de la requête ayant été signifiée, sous la direction de la Commission aux différentes organisations d'expéditeurs intéressés; et après avoir entendu la requête aux séances de la Commission tenues aux endroits suivants et aux dates suivantes, à savoir: Victoria, Vancouver et Nelson, dans la province de la Colombie Britannique; Calgary et Edmonton, dans la province de l'Alberta; Saskatoon et Regina, dans la province de la Saskatchewan; Winnipeg, dans la province du Manitoba; Fort-William et Toronto, et Ottawa dans la province d'Ontario; et Montréal, dans la province de Québec, les 5ème, 6ème, 16ème, 18ème, 19ème, 20ème, 21ème, 22ème et 25ème jour de juin 1917, respectivement, et le 5ème jour de juillet, la *Canadian Manufacturers' Association,* le *Calgary Board of Trade,* la *Canadian Freight Association,* le *Canadian Car Service Bureau,* la *Swift Canadian Company,* la *Ashdown Hardware Company,* la *Western Retail Lumbermen's Association,* la *Winnipeg Implement Dealers' Association,* la *Miller & Morse Hardware Company,* et les compagnies de chemin de fer du Grand-Tronc, du Grand-Tronc-Pacifique et du Pacifique-Canadien et le *Canadian-Northern* étant représentées à l'une ou à l'autre desdites séances, les témoignages exposés et ce qu'on a allégué; et après avoir lu les soumissions écrites déposées à l'appui de la requête et de la part des organisations d'expéditeurs et des intérêts affectés; et sur la recommandation du fonctionnaire en chef du trafic de la Comsion:

Il est ordonné: Que les règlements ci-après exposés seront connus sous le nom des "règlements canadiens d'indemnité pour surestaries pour les wagons", remplaçant les *Canadian Car Service Rules* prescrits par l'ordonnance n° 906 de la Commission (ordonnance générale n° 1) datée du 25 janvier 1906:

RÈGLEMENT 1—WAGONS SOUMIS À CES RÈGLEMENTS.

Les wagons retenus pour ou par le consignateur, ou le consignataire pour le chargement, le déchargement, les instructions quant à leur disposition ou pour toute autre fin.

Exceptions.

(*a*) Les wagons particuliers (chargés ou vides) sur les voies privées du propriétaire du wagon.

(*b*) Les wagons particuliers vides remisés sur les voies des voituriers ou sur des voies privées.

(*c*) Les wagons renfermant des marchandises devant être transbordées sur un navire, alors qu'elles sont transportées avec un connaissement direct et qu'elles sont retenues à la tête de ligne du chemin de fer en attendant le navire.

RÈGLEMENT 2—AVIS.

(*a*) Avis sera envoyé ou donné au consignataire par l'agent des voituriers par écrit, ou autrement suivant la manière agréée par écrit entre le voiturier et

le consignataire, avec toute la diligence possible après l'arrivée du wagon et l'étiquetage: ledit avis devant faire connaître l'endroit d'où se fait l'expédition, les initiales du wagon, son numéro et le contenu, aussi les initiales et le numéro du premier wagon si les marchandises ont été transbordées en transit. Si un avis est déposé à la poste, le consignataire sera supposé avoir été averti à 7 heures du matin le lendemain de la date de la mise à la poste de l'avis.

Le voiturier avertira le consignataire ou son consignateur sur demande, de l'endroit où le wagon a été placé pour le déchargement. Tout espace de temps compris dans les estaries perdu pour le consignataire par défaut du voiturier de lui donner ces renseignements sera ajouté aux estaries.

(*b*) La livraison des wagons sur des voies d'évitement privées ou sur des voies industrielles d'échange constituera la notification de cette livraison pour le consignataire. Si cette livraison ne peut se faire par suite de l'encombrement complet de ces voies, ou pour tout autre motif qui échappe au voiturier, il donnera un avis par écrit de son consentement à en faire la livraison et cet avis constituera la notification au consignataire pour les fins de ces règlements, auquel cas les estaries seront calculées à partir de 7 heures du matin le premier jour suivant.

(*c*) Dans tous les cas où un avis est requis, en enlevant n'importe quelle partie du contenu du wagon, le consignataire sera considéré comme ayant reçu cet avis.

Règlement—Estaries.

(*a*) Vingt-quatre heures (une journée) après l'arrivée (à l'exclusion des dimanches et des fêtes légales) seront allouées pour aucune ou pour toutes les fins suivantes, si la chose est nécesaire:

(1) Pour le passage en douane.

(2) Dans le cas où les consignataires n'ont pas de voies de garage privées ou de voies d'échange industrielles, de donner des ordres pour leur mise en place spéciale.

(3) Pour une nouvelle consignation ou nouvelle expédition dans le même wagon.

(4) Lorsque les wagons sont retenus en transit pour l'inspection ou pour le classement ou sont arrêtés en transit afin de terminer leur chargement, de les décharger en partie, ou de les décharger et de les recharger en partie, lorsque ce privilège d'arrêt en transit est alloué dans les tarifs des voituriers.

(*b*) Si les vingt-quatre heures allouées pour les fins susmentionnées sont dépassées des frais d'indemnité pour surestaries seront imposés.

(*c*) Quarante-huit heures (deux jours) d'estaries (à l'exclusion des dimanches et des fêtes légales) seront allouées pour le chargement ou le déchargement de toutes les denrées.

Exceptions.

(1) Dans la partie du Canada, qui comprend Port-Arthur et à l'ouest de Port-Arthur, où s'applique la "Canada Grain Act" on n'allouera que vingt-quatre heures pour le chargement du grain.

(2) On allouera cinq jours sans frais à Montréal et aux ports où la marée se fait sentir pour le déchargement du bois de construction et du foin destinés à l'exportation.

(3) Les manufacturiers, les marchands de bois, les mineurs, les entrepreneurs et les autres personnes qui ont leurs propres machines et qui font circuler des wagons pour eux-mêmes ou pour d'autres personnes, auront une allocation supplémentaire du temps qui leur est nécessaire pour faire l'aiguillage des

wagons, des voies d'échange désignées et à ces voies d'échange, mais cette allocation ne devra pas dépasser vingt-quatre heures.

RÈGLEMENT 4.—CALCUL DU TEMPS.

(*a*) Sur les wagons retenus pour le chargement, le temps sera calculé à partir du premier jour à 7 heures du matin après la mise en place jusqu'à ce que le chargement soit complété et que des instructions convenables quant à la disposition soient fournies, sauf que sur des wagons placés pour le chargement du grain aux stations à l'ouest de Port-Arthur et comprenant cette ville, les estaries seront calculées d'après les dispositions de la "Canada Grain Act".

(*b*) Sur des wagons retenus pour en disposer (voir le règlement 3*a*), le temps sera calculé à partir du premier jour à 7 heures du matin après le jour auquel un avis d'arrivée est donné ou envoyé au consignataire.

(*c*) Sur les wagons retenus pour le déchargement, le temps sera calculé à partir du premier jour à 7 heures du matin, suivant le placement sur les voies de livraison publiques, pourvu qu'avis de l'arrivée ait été envoyé ou donné au consignataire.

(*d*) Sur les wagons devant être livrés sur les voies de livraison privées, les estaries seront calculées à partir du premier jour à 7 heures du matin, après la mise en place réelle ou interprétée sur lesdites voies.

(*e*) Sur les wagons devant être chargés ou déchargés sur les voies des fabricants, des marchands de bois, des mineurs, des entrepreneurs ou des autres, qui ont leurs propres machines et qui font circuler des wagons pour eux-mêmes ou pour les autres, le temps sera calculé à partir du premier jour à 7 heures du matin suivant la mise en place réelle ou interprétée sur les voies d'échange jusqu'à ce qu'ils y soient retournés. Les wagons retournés chargés ne seront pas enregistrés comme remis jusqu'à ce que des instructions quant à la disposition et autres données nécessaires aient été fournies.

(*f*) Lorsque des wagons chargés sont placés pour être chargés d'après des ordres et qu'ils ne sont pas employés, l'indemnité pour surestaries sera imposée à partir du premier jour à 7 heures du matin après le placement jusqu'à la remise sans estarie.

(*g*) Lorsqu'un wagon étranger vide est placé pour être chargé par une certaine route détaillée, de manière à protéger la propriété du wagon selon les *Car Service Rules,* et lorsqu'une fois chargé il est consigné par n'importe quelle route, l'indemnité pour surestaries sera imposée jusqu'à ce que le wagon soit déchargé et remis, sans estarie.

(*h*) Le temps perdu pour le consignateur ou pour le consignataire par suite de l'aiguillage des wagons, ou pour n'importe quelle autre cause pour laquelle la compagnie de chemin de fer est responsable, sera ajouté aux estaries.

(*i*) En calculant les estaries ou le temps qui donne droit à une indemnité pour surestaries, les dimanches et les jours de fêtes ne seront pas compris. L'exemption pour les jours de fêtes ne comprendra pas les demi-congés.

RÈGLEMENT 5.—EMPÊCHEMENT CAUSÉS PAR LA TEMPÉRATURE.

(*a*) Si la pluie ou une température inclémente suivant les conditions locales, rend le chargement ou le déchargement impraticable durant les heures de travail, ou expose les marchandises à être endommagées, les estaries seront prolongées de manière à donner toutes les estaries de la température convenable. Si toutefois, les wagons ne sont pas chargés ou déchargés durant les premières quarante-huit heures de température convenable on n'allouera pas d'estaries supplémentaires.

(*b*) Si des marchandises formant une masse étaient gelées en transit, ou

avant la mise en place dans les limites des estaries, ce temps supplémentaire sera accordé selon que le besoin s'en fera sentir.

RÈGLEMENT 6.—ACCUMULATION DES WAGONS.

(1) *Wagons pour le chargement.*—Lorsque en raison de retard ou d'irrégularité du voiturier dans l'exécution des commandes, les wagons sont placés et accumulés pour le chargement en nombre excédant les commandes journalières, le consignateur aura les estaries pour le chargement qu'il aurait eu le droit d'avoir si les wagons avaient été placés pour le chargement tels que commandés.

(2) *Wagons pour le déchargement ou pour une nouvelle consignation.*—Lorsque, comme résultat de l'acte ou de la négligence de n'importe quel voiturier, les wagons destinés à un consignataire, s'accumulent à l'endroit d'où ils doivent partir, en transit ou à destination, et qu'ils sont délivrés par le voiturier de ligne en nombres accumulés excédant les consignations quotidiennes, le consignataire aura les estaries qu'il aurait eu le droit d'avoir si les wagons avaient été délivrés conformément au taux quotidien d'expédition.

Les réclamations pour le rabais de l'indemnité pour surestaries en vertu de ce règlement doivent être présentées à l'agent du voiturier dans les quinze jours.

RÈGLEMENT 7.—PLACEMENT.

(*a*) La "mise en place" est faite lorsque un wagon est placé dans une position raisonnablement accessible pour le chargement ou le déchargement.

(*b*) La livraison des wagons aux voies de garage privées ou aux voies d'échange industrielles sera considérée avoir été faite lorsque ces wagons y auront été placés ou lorsqu'ils y auraient été placés n'eût été une circonstance pour laquelle le consignataire est responsable. Lorsque des wagons ne peuvent ainsi être placés, le voiturier avertira le consignataire, par écrit, qu'il lui a été impossible de faire la livraison des wagons à cause de la condition de la voie de garage privée ou des voies d'échange, ou à cause d'autres conditions attribuables au consignataire. Cela sera considéré comme étant le "placement interprété".

Si la livraison nécessitait l'aiguillage général, le voiturier faisant l'aiguillage avertira le voiturier de ligne lorsque pour la raison sus mentionnée les wagons ne peuvent être placés, et ce dernier fournira au premier les détails des wagons qui sont prêts à être transférés (les numéros, les initiales et les endroits de la consignation, le contenu et le consignataire, et s'ils sont transexpédiés en transit les numéros et les initiales des wagons originaux). Le voiturier faisant l'aiguillage donnera ces renseignements au consignataire, avec avis que lesdits wagons sont sous placement interprété.

(*c*) Lorsque la livraison ne peut être faite sur des voies de livraison publiques spécialement désignées à cause que ces voies sont entièrement occupées, ou à cause de toute autre raison qui échappe au voiturier, le voiturier enverra ou donnera au consignataire un avis par écrit, ou suivant qu'il aura été entendu entre le voiturier et le consignataire, de son intention de faire la livraison à l'endroit le plus rapproché disponible pour le consignataire, nommant cet endroit. Cette livraison se fera à moins que le consignataire n'indique un endroit disponible qu'il préfère, dans ce cas la livraison se fera à cet endroit.

RÈGLEMENT 8.—RETARDS CAUSÉS PAR LA DOUANE OU PAR L'INSPECTION.

L'indemnité pour surestaries ne sera pas perçue du consignataire pour des retards pour lesquels le gouvernement ou les fonctionnaires du chemin de fer peuvent être responsables.

RÈGLEMENT 9.—INDEMNITÉ POUR SURESTARIES.

Après l'expiration des estaries, les frais suivants seront perçus jusqu'à ce que le wagon soit remis:

Pour la première journée de retard ou fraction de cette journée.. ..	$1 00
" deuxième " " " "	2 00
" troisième " " " "	3 00
" quatrième " " " "	4 00
" cinquième journée et pour chaque jour successif, ou fraction d'une journée..	5 00

RÈGLEMENT 10.—NON-PAIEMENT.

Si le paiement des frais d'indemnité pour surestaries dus à bon droit sur des wagons retenus sur des voies de livraison publiques était refusé, la livraison du wagon ou des wagons sur lesquels ces frais sont dus sera empêchée par des scellés ou par la mise sous clef ou en plaçant les wagons à un endroit où ils seront hors d'atteinte.

Si les propriétaires ou ceux qui se servent de voies privées, ou les propriétaires de voies industrielles mentionnées dans les règlements 3 et 4 refusent de payer des frais qui peuvent déjà être dus, la livraison des wagons à ces voies de garage ou à ces voies sera suspendue, et la livraison se fera sur n'importe quelle voie légère publique jusqu'à ce que ces frais aient été payés.

Et il est de plus ordonné: Que cette ordonnance entre en vigueur le 20 août 1917.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 1er août 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 202.

Dans l'affaire du projet d'augmenter les taux sur le grain et sur les produits du grain dans la partie du Canada située à l'est de et y compris Fort-William, qui ont été compris dans, et ont été subséquemment retirés par les demandeurs de la demande des compagnies de chemin de fer pour obtenir une augmentation générale dans les taux sur les marchandises dans l'est du Canada, appelé le Eastern Rates Case, le jugement et l'ordonnance générale ayant été publiés le 19 juin 1916; ladite demande en ce qui concerne le grain et les produits du grain ayant été renouvelée au moyen de tarifs déposés par les compagnies et suspendus par l'ordonnance n° 26172 de la Commission, datée du 5 juin 1917.

Dossier n° 17112-3.

Après avoir entendu la demande aux séances de la Commission tenues à Ottawa, le 1er juin 1917, en la présence du conseil du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc et du *Canadian Northern* et ce qu'on a allégué; et après avoir lu les autres soumissions déposées, ainsi que le rapport et les recommandations du fonctionnaire en chef du trafic de la Commission un jugement, daté du 17 juillet 1917 a été prononcé par le commissaire en chef adjoint et approuvé par le commissaire Goodeve une vraie copie dudit jugement y étant annexé marquée "A".

Il est ordonné: Que l'ordonnance de la Commission, n° 26172, datée du 5 juin 1917, soit, et elle est par la présente, rescindée, et les tarifs ci-énumérés sont par la présente autorisés, sujets aux modifications devant y être faites dans ledit jugement daté du 17 juillet 1917, qui fait par la présente partie de cette ordonnance.

D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef adjoint.

OTTAWA, le 2 août 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 203.

Dans l'affaire de la requête de la Canadian Freight Association de la part et en faveur des compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction de la Commission, pour obtenir l'approbation des règlements pour le transport des marchandises dangereuses autres que les explosifs.

Dossier n° 1717.1.

Après avoir entendu l'affaire aux séances de la Commission tenues à Ottawa, le 8 février 1916, la *Canadian Freight Association,* la *Canadian Manufacturers' Association,* les compagnies de chemins de fer, du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc et le *Canadian-Northern,* le *Michigan-Central Railroad Company,* les chambres de commerce de Toronto et de Montréal, le Bureau des explosifs, la *British American Oil Company,* la *Imperial Oil Company,* la *Dominion Match Company,* la *National Paint, Oil and Varnish Association,* la *National Chemical Company,* la *E. B. Eddy Company,* la *International Acetylene Association and Compressed Gas Manufacturers,* la *Compressed Gas Association,* la *Linds Air Products Company,* la *Pintsch Gas Compressing Company,* la *Prest-O-Lite Company,* la *Imperial Varnish and Colour Company,* la *Canadian Paint Association,* la *Brandram-Henderson Company,* la *Canada Paint Company,* et *Ramsay & Company* étant représentées à l'audition, et ce qu'on a allégué; et après avoir lu les autres soumissions déposées, ainsi que le rapport et la recommandation du fonctionnaire en chef du trafic de la Commission,

Il est ordonné: Que lesdits règlements projetés pour le transport par petite vitesse des articles dangereux autres que les explosifs, tels que modifiés, marqués "A" et certifiés par le secrétaire de la Commission, déposés à la Commission avec le dossier n° 1717.1 soient, et ils sont par la présente autorisés, avec les exceptions suivantes, à savoir:

(1) Que toutes les restrictions appartenant à "huile" décrites comme "huile" ou "huile" n.o.s. ou "huile de pétrole" ou "n.o.s. d'huile de pétrole" telles que décrites dans la liste à la page 8 des règlements, soient retranchées, sauf que le paragraphe 1867 (*c*) soit amendé de manière à pourvoir à un certificat sur la commande d'expédition dans les termes suivants: "Ceci est pour certifier que les barils sus mentionnés renferment .... de l'huile seulement, et qu'ils sont en bonne condition pour être transportés en toute sûreté.

(2) Que les barils employés actuellement pour le transport de l'alcool de bois, lorsqu'ils sont étiquetés de la manière requise par les règlements qui les concernent, soient acceptés pour le transport, pourvu que l'ordre d'expédition porte un certificat signé par le consignateur, ou par son représentant dûment autorisé, dans les termes suivants: Ceci est pour certifier que les barils susmentionnés renferment seulement de l'alcool de bois, et qu'ils sont en bonne condition pour être transportés en toute sûreté.

(3) Que le paragraphe 1892 desdits règlements soit amendé de manière à pourvoir à ce que lorsque la couverture nécessaire supplémentaire au revêtement du wagon est fournie par le consignateur, qu'on lui alloue pour cela $2.50 par wagon.

(4) Que toute mention des peintures soit éliminée desdits règlements.

D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef adjoint.

OTTAWA, le 11 août 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 204.

Dans l'affaire de la requête de la Canadian Freight Association, de la part et en faveur des compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission, pour obtenir l'approbation des règlements revisés pour le transport des explosifs.

Dossier n° 1717.

Après avoir entendu l'affaire aux séances de la Commission tenues à Ottawa, le 8 février 1916, la *Canadian Freight Association,* la *Canadian Manufacturers' Association,* le *Toronto Board of Trade,* le Bureau des explosifs, la *Canadian Explosives, Limited,* la *Michigan-Central Railroad Company,* et les compagnies de chemins de fer du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc et du *Canadian-Northern* étant représentées à l'audition, et ce qu'on a allégué; et sur le consentement de la *Canadian Manufacturers' Association,* la *Canadian Explosives, Limited,* et la *Dominion Cartridge Company, Limited,*

Il est ordonné: Que lesdits règlements revisés pour le transport des explosifs tels qu'amendés et déposés par une lettre datée du 16 décembre 1916, de G. C. Ramson, président de la *Canadian Freight Association,* déposée à la Commission avec le dossier n° 1717, marqué "A" et certifiés par le secrétaire de la Commission, soient, et ils sont par la présente autorisés pour l'observation des compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission qui accepte les explosifs pour être transportés.

Et il est de plus ordonné: Que les ordonnances générales de la Commission n° 100, datée du 16 janvier 1913, et n° 105, datée du 22 mai 1913, rendues sur ce point soient, et elles sont par la présente rescindées.

D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef adjoint.

OTTAWA, le 11 août 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 205.

Dans l'affaire de la pétition de la Alberta Pacific Grain Company, Limited, et autres, pour obtenir une ordonnance enjoignant aux compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission de marquer une échelle en pouces dans les fourgons convenables pour les consignations de grain en masse.

Dossier n° 20070.

Après avoir entendu la question aux séances de la Commission tenues à Calgary, le 18 juin 1917, les pétitionnaires la *Alberta Farmers Co-operative Association,* et les compagnies de chemin de fer du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc et du Canadian-Northern étant représentées à l'audition et ce qu'on a allégué:

Il est ordonné: Que les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission soient, et elles sont par la présente, requises de marquer une échelle en pouces sur les murs intérieurs des wagons servant au transport du grain dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, de manière à faire voir la profondeur du grain qui y est chargé, une marque de chaque côté de chaque porte et à trois ou quatre pieds de cette porte; tous lesdits wagons construits dans la suite devant être ainsi marqués avant d'être mis en service, et ceux qui sont en service devant être ainsi marqués de temps en temps lorsqu'ils sont envoyés aux usines pour y être réparés.

D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef adjoint.

OTTAWA, le 15 août 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 206.

Dans l'affaire de l'ordonnance générale n° 203, datée du 11 août 1917, autorisant les règlements pour le transport en petite vitesse des articles dangereux autres que les explosifs; et de la requête de la Canadian Manufacturers' Association afin d'obtenir une ordonnance modifiant ladite ordonnance générale n° 203.

Après lecture de ce qu'on a déposé, du rapport et de la recommandation du fonctionnaire en chef du trafic de la Commission,

Il est ordonné: Que ladite ordonnance générale n° 203, datée du 11 août 1917, soit, et elle est par la présente modifiée en retranchant l'article 4 de cette ordonnance et en lui substituant ce qui suit:

"(4) Que toute mention des peintures et des vernis soit éliminée desdits règlements."

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 7 septembre 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 207.

Dans l'affaire de l'ordonnance générale n° 203, datée du 11 août 1917, autorisant les règlements pour le transport en petite vitesse des articles dangereux autres que les explosifs, telle qu'amendée par l'ordonnance générale n° 206, datée du 7 septembre 1917, et de la requête de la Canadian Manufacturers' Association afin d'obtenir une autre ordonnance modifiant ladite ordonnance générale n° 203.

Dossier n° 1717.1.

Après lecture de ce qu'on a déposé et de la recommandation du fonctionnaire en chef du trafic de la Commission, les voituriers exprimant leur consentement dans une lettre émanant du président de la *Canadian Freight Association,* datée de Montréal, le 22 octobre 1917

Il est ordonné: Que ladite ordonnance générale n° 203, datée du 11 août 1917, soit, et elle est par la présente modifiée en retranchant toute cette partie du paragraphe (1) suivant les mots "soient retranchées" dans la quatrième ligne jusqu'à la fin du paragraphe.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 26 octobre 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 208.

Dans l'affaire de l'ordonnance générale n° 152, datée du 2 novembre 1917, autorisant une échelle de tarifs imposables par les compagnies de chemins de fer pour l'emploi de wagons-glacière pour le transport des légumes, en chargements de wagon; et de l'ordonnance générale de la Commission n° 173, datée du 26 octobre 1916, rescindant ladite ordonnance générale n° 152.

Et dans l'affaire des requêtes des compagnies de chemins de fer pour obtenir le renouvellement des tarifs autorisés par ladite ordonnance générale n° 152 en déposant de nouveau les tarifs faisant voir lesdits droits; et de la requête du

Toronto Board of Trade que les compagnies de chemins de fer soient tenues de justifier lesdits droits projetés.

Dossier n° 18855.8.

Après avoir entendu les requêtes aux séances de la Commission tenues à Ottawa, le 17 avril 1917, les compagnies de chemins de fer et le Toronto Board of Trade étant représentés, et ce qu'on a allégué; et après avoir lu le rapport du fonctionnaire en chef du trafic de la Commission,

Il est ordonné: Que ladite ordonnance générale n° 173, datée du 26 octobre 1916, soit, et elle est par la présente, rescindée, en tant qu'elle rescinde l'ordonnance générale de la Commission n° 152, datée du 2 novembre 1916; et que les droits pour l'emploi des wagons-glacière pour le transport des légumes, établis par lesdits tarifs déposés de nouveau et tels qu'autorisés par ladite ordonnance générale n° 152 soient, et ils sont par la présente, permis.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 25 octobre 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 209.

Dans l'affaire du supplément n° 10, réunissant et remplaçant les suppléments précédents à la classification canadienne des marchandises n° 16.

Dossier n° 19367.75.

Les compagnies de chemins de fer telles que représentées par G. C. Ramson, président de la *Canadian Freight Association*, ayant publié et déposé une réunion des divers suppléments à la classification canadienne des marchandises, et celle-ci semblant être avantageuse à tous les intéressés,

Il est ordonné: Que le supplément n° 10 à la classification canadienne des marchandises n° 16, annulant et remplaçant les suppléments n°s 1, 3, 4, 5, 6A, 7, 8 et 9 qui ont tous été approuvés par des ordonnances de la Commission, soient, et ils sont par la présente approuvés.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 13 novembre 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 210.

Dans l'affaire des plaintes des Boards of Trade de Winnipeg, Calgary, Régina, et de Saskatoon et de la Canadian Manufacturers' Association contre les tarifs des compagnies de chemins de fer canadiens, en vigueur le 1er septembre 1917, déposés en faveur des compagnies de chemins de fer par G. C. Ramson, représentant, établissant une augmentation des taux sur les marchandises transportées entièrement par chemin de fer, à partir de l'est du Canada jusqu'aux endroits à l'ouest de, et y compris Port-Arthur; et demandant d'obtenir une ordonnance suspendant lesdits tarifs.

Dossier N° 28110.

Après avoir entendu les requêtes aux séances de la Commission tenues à Calgary, le 15 octobre, à Edmonton le 16 octobre, à Saskatoon le 17 octobre, à Regina le 18 octobre, à Winnipeg le 19 octobre, des *Boards of Trade* de Calgary, d'Edmonton, de

Saskatoon, de North-Battleford, de Regina, de Moosejaw, de Winnipeg, et de Fort-William, les compagnies de chemins de fer du Pacifique-Canadien, du Canadian-Northern, du Grand-Tronc-Pacifique, et la *Edmonton Dunvegan and British Columbia,* la *Canadian Manufacturers' Association,* la division de quincaillerie du Calgary *Board of Trade,* la *Retail Merchants' Association of Saskatchewan,* les marchands de gros de Saskatoon, la province du Manitoba et le conseil canadien de l'Agriculture étant représentés aux auditions, et ce qu'on a allégué; et sur le rapport du fonctionnaire en chef du trafic de la Commission,

Il est ordonné: Que les plaintes soient, et elles sont par la présente renvoyées.

D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef adjoint.

OTTAWA, le 13 novembre 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 211.

Dans l'affaire de la plainte de la Canadian Lumbermen's Association et d'autres personnes contre l'augmentation des poids minimums de chargement de wagon pour le bois de construction, pour le commerce domestique et pour l'exportation, publiée comme devant entrer en vigueur à diverses dates depuis le 22 avril 1917.

Dossier No 19475.43.

Après avoir entendu la plainte aux séances de la Commission tenues à Ottawa, le 17 juillet 1917, la *Canadian Lumbermen's Association,* la *Canadian Manufacturers' Association,* la *Canadian Freight Association,* les chambres de commerce de Montréal et de Toronto, la *R. Laidlaw Lumber Company, Limited,* la *Montreal Lumber Association* et les compagnies de chemins de fer du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc et du *Canadian-Northern* étant représentées à l'audition, et ce qu'on a allégué; et après avoir reçu les rapports des divisions du trafic et de l'exploitation de la Commission,

Il est ordonné: Que les poids minimums de chargement de wagon pour le bois de construction, pour le commerce domestique ou pour l'exportation, soient comme suit, savoir:

Pour les wagons fermés mesurant moins de 35 pieds de long, dimensions intérieures..	35,000 liv.
Sauf lorsque des wagons ayant leur plein chargement ne renferment pas 35,000 livres, le minimum sera le poids réel, mais pas moins de..	30,000 liv.
Pour les wagons fermés, mesurant 35 pieds et pas plus de 36 pieds 6 pouces de long, dimensions intérieures..	40,000 liv.
Sauf lorsque des wagons ayant leur plein chargement ne renferment pas 40,000 livres, le minimum sera le poids réel, mais pas moins de..	35,000 liv.

Le terme "plein chargement" devra permettre un espace de 12 pouces entre le haut du chargement et les chevrons du wagon.

Et il est de plus ordonné: Que les listes devant mettre cette ordonnance en vigueur ne soient pas en vigueur avant le 1er janvier 1918.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 10 décembre 1917.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 212.

Dans l'affaire des requêtes des compagnies de chemins de fer du Canadian-Northern, Toronto, Hamilton and Buffalo, Grand-Tronc, du Grand-Tronc-Pacifique, du Pacifique-Canadien, du New-York Central, de Kettle-Valley, du Great Northern,

du Michigan-Central et du Père-Marquette, de la part d'elles-mêmes, et des autres compagnies de chemins de fer faisant affaires au Canada, soumises à la juridiction de la Commission, pour obtenir une recommandation du Gouverneur en conseil en vertu de la Loi des mesures de guerre, chapitre 2 des statuts du Canada pour l'année 1914 (seconde session) permettant à toutes lesdites compagnies de chemins de fer de faire une hausse générale dans leurs tarifs de quinze pour cent sur les taux pour le transport en petite vitesse sur toutes les classes et sur toutes les denrées, et sur tous les passages des voyageurs; et une augmentation spécifique de quinze cents par tonne sur le charbon.

Dossier N° 27840.

Après l'audition de l'affaire aux séances de la Commission tenues à Victoria, Vancouver, Nelson, Calgary, Edmonton, Saskatoon, Régina, Winnipeg, Fort-William, Toronto, Montréal et Ottawa les 5ème, 6ème, 16ème, 18ème, 20ème, 21ème, 22ème, 25ème, 12ème et 20ème jour de juin 1917, et le 10ème jour de janvier 1918, respectivement, en la présence du conseil et des représentants des compagnies de chemins de fer du Pacifique-Canadien, Grand-Tronc, Grand-Tronc-Pacifique, Canadian-Northern, et New-York Central, le Michigan Central, les *boards of trade* de Vancouver, Nelson, Calgary, Edmonton, Saskatoon, Regina, Winnipeg, Toronto, Montréal et Kitchener, de la Canadian Manufacturers' Association, de la Kitchener Manufacturers' Association, de la British Columbia Lumber & Shingle Manufacturers, Limited, de la Wholesale Lumbermen's Association of Winnipeg, de la Rat Portage Lumber Company, Limited, de la Adolph Lumber Company, des marchands de charbon en détail, de la Retail Merchants Association of Canada, (succursale du Manitoba), de la Canadian Credit Men's Association, de la Winnipeg Implement Association, de la Stone Dealers' Association, de la St. Catharines' Fruit Growers' Association, de la Williow Point District Fruit Grower's Association, de la Kootenay Fruit Growers' Union, de la United Farmers of the West, de la United Farmers of Ontario, de la Saskatchewan Grain Growers' Association, de la Northwest Grain Dealers' Association, de la Winnipeg Grain Exchange, de la Saskatoon Co-operative Elevator Company, de la Dominion Livestock Record Board, de la Western Livestock Association, du Conseil Canadien de l'Agriculture, du Conseil de Trail, de la ville de Winnipeg, de la province du Manitoba, du département des chemins de l'Ontario, des *boards of trade* associés de l'est de la Colombie-Britannique, des Dominion Canners, de Price Brothers et de la J. H. Ashdown & Company, les témoignages exposés et ce qu'on a allégué; et après avoir lu les soumissions écrites déposées, des jugements datés des 26 décembre 1917 et 15 janvier 1918 ont été prononcés par le commissaire en chef et approuvés par les membres de la Commission qui assistaient aux premières auditions, de vraies copies desdits jugements, marquées "A" et "B" respectivement y étant annexées; et l'ordonnance générale N° 213, datée du 26 décembre 1917, prescrivant les tarifs maximum réglementaires par mille en vertu des termes du jugement du 26 décembre 1917 ayant

Il est ordonné: Que, sujets aux dispositions du contrat de la Passe du Nid de Corbeau et dudit jugement du 26 décembre 1917, qui fait par la présente partie de cette ordonnance, les tarifs spéciaux pour le transport en petite vitesse publiés sous l'autorisation du jugement, sauf ceux s'appliquant au blé, en chargements de wagon, de Port-Arthur à Fort-William, soient, et ils sont par la présente tenues d'être publiés et déposés au moins cinq jours avant la date à laquelle ils doivent entrer en vigueur, cette date ne devant pas être antérieure au 1er février 1918.

Et il est de plus ordonné: Que les taux autorisés par le jugement comme devant être imposés sur le blé, en chargements de wagon, à destination de Port-Arthur et de Fort-William seulement, peuvent devenir en vigueur pas antérieurement au 1er juin 1918.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 213.

Dans l'affaire des requêtes des compagnies de chemins de fer Canadian-Northern, Toronto, Hamilton and Buffalo, Grand-Tronc, Grand-Tronc-Pacifique, Pacifique-Canadien, New-York-Central, Kettle-Valley, Great-Northern, Michigan-Central et Père-Marquette, de la part d'elles-mêmes et des autres compagnies de chemins de fer faisant affaires au Canada, soumises à la juridiction de la Commission, pour obtenir une recommandation devant être transmise au Gouverneur en conseil, en vertu de la loi des mesures de guerre, chapitre 2 des statuts du Canada pour l'année 1914 (seconde session) permettant auxdites compagnies de chemins de fer de hausser d'une manière générale leurs tarifs de 15 pour 100 pour le transport en petite vitesse sur toutes les classes et sur toutes les denrées, sauf le charbon, et sur les prix des places des voyageurs, et une augmentation spécifique de 15 cents la tonne.

Dossier n° 27840.

Après l'audition de l'affaire aux séances de la Commission tenues à Victoria, Vancouver, Nelson, Calgary, Edmonton, Saskatoon, Régina, Winnipeg, Fort-William, Toronto et Montréal, les 5ème, 6ème, 16ème, 18ème, 19ème, 20ème, 21ème, 22ème, 25ème, 12ème et 20ème jours de juin 1917, respectivement, en la présence du conseil et des représentants des compagnies de chemins de fer du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc, Central, des *boards of trade* de Vancouver, Nelson, Calgary, Edmonton, Saskatoon, Régina, Winnipeg, Toronto, Montréal et Kitchener, de la *Canadian Manufacturers' Association,* de la *Kitchener Manufacturers' Association,* de la *British Columbia and Shingle Manufacturers, Limited,* de la *Rat Portage Lumber Company, Limited,* de la *Adolph Lumber Company,* des marchands de charbon en détail, de la *Retail Merchants' Association of Canada* (succursale du Manitoba), de la *Canadian Credit Men's Association,* de la *Winnipeg Implement Association,* de la *Stone Dealers' Association,* de la *St. Catharines Fruit Growers' Association,* de la *Willow Point District Fruit Growers' Association,* de la *Kootenay Fruit Growers' Union,* de la *United Farmers of Ontario,* de la *Saskatchewan Grain Growers' Association,* du *Dominion Livestock Record Board,* de la *Western Livestock Association,* du conseil canadien de l'Agriculture, du département des chemins de l'Ontario, du conseil du Trail, de la ville de Winnipeg, du gouvernement de la province du Manitoba, des *boards of trade* associés de l'est de la Colombie Britannique, des Dominion Canners et de Price Brothers les témoignages exposés et ce qu'on a allégué; et après lecture des soumissions écrites déposées, jugement, datée du 26 décembre 1917, a été rendu par le commissaire en chef et approuvé par les autres membres de la Commission, une vraie copie dudit jugement marquée "A" annexée ci-après:

Il est ordonné: Que, sujets aux dispositions du contrat de la Passe du Nid de Corbeau et aux dispositions dudit jugement, les tarifs maximums réglementaires par mille, approuvés par la Commission, devant être imposés entre les stations sur chaque réseau de chemin de fer en particulier soumise à sa juridiction peuvent, par de nouveaux tarifs, devant être soumis à l'approbation de la Commission et par la publication dans la *Gazette du Canada* tel que requis par les articles 327 et 331 de la Loi des chemins de fer, et après lesdites approbation et publication mis en vigueur pas avant le 1er février 1918, soient augmentés comme suit, savoir:

Les tarifs réglementaires pour le transport des voyageurs s'appliquant entre les stations sur les chemins de fer à l'est de, et y compris Thornton, Alta., et à l'est de, et y compris les lignes du chemin de fer Canadian-Northern entre Edmonton et Athabaska, et le chemin de fer Pacifique-Canadien entre Edmonton et Macleod, en passant par Calgary, où le tarif réglementaire actuel est de moins de trois cents et demi par mille, de 15 pour cent, sujet à un tarif maximum de trois cents et quarante-cinq-centièmes par mille.

Les tarifs réglementaires de petite vitesse dans la province de l'Alberta à l'ouest de, et y compris Canmore et Edson, et dans la province de la Colombie-Britannique sauf les ports où arrêtent les navires sur les lacs Arrow, Slocan, Kootenay et Okanagan et sur le Columbia aussi le tarif réglementaire de petite vitesse sur la compagnie de chemin de fer d'*Edmonton, Dunvegan, and British Columbia,* de 10 pour 100.

Les tarifs réglementaires de petite vitesse sur les chemins de fer à l'est de, et y compris Nid de Corbeau, Colombie Britannique, Canmore, Alberta, Nordegg, Alberta, et Edson, Alberta, aussi ceux s'appliquant entre les ports où les navires font escale sur les lacs Arrow, Slocan, Kootenay, Okanagan, et le Columbia, de 15 por 100.

Et il est de plus ordonné: Que, dans l'intérêt de l'uniformité le seul taux fractionnel (si employé) dans lesdits tarifs réglementaires de petite vitesse soient le demi-cent, devant être compté comme l'équivalent, inclusivement, de vingt-cinq centièmes à soixante-quatorze-centièmes de cent.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 26 décembre 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 214.

Relativement à la requête des compagnies de chemin de fer sous-mentionnées qui demandent que leurs tarifs réglementaires des taux maximums de transport des voyageurs par mille soient approuvés.

Dossier n° 27840.20.

Les tarifs réglementaires relativement aux taux de transport des voyageurs ayant été déposés tel qu'autorisé par la Commission dans son ordonnance générale n° 213, en date du 26 décembre 1917:

Il est ordonné: Que les tarifs réglementaires suivants et comportant les taux maximums de transport des voyageurs par mille soient approuvés, et ils sont par les présentes approuvés; lesdits tarifs ainsi que l'ordonnance qui s'y rapporte devant être publiés au moins dans deux numéros hebdomadaires consécutifs de la *Gazette du Canada.*

Le ch. de fer	Nord-Canadien	C.R.C. n°	W–1492
"	Canadian-Northern	C.R.C. n°	E–1064
"	Pacifique-Canadien	C.R.C. n°	E–3187
"	Vermont-Central	C.R.C. n°	502
"	Dominion-Atlantic	C.R.C. n°	404
"	Grand-Tronc	C.R.C. n°	E-2669
"	Grand-Tronc-Pacifique	C.R.C. n°	660
"	Glengarry and Stormont	C.R.C. n°	2
"	Halifax and South Western	C.R.C. n°	P-77
"	Michigan-Central	C.R.C. n°	2441
"	Napierville-Junction	C.R.C. n°	92
"	New-York-Central	C.R.C. n°	N.Y.C.-191
"	Père-Marquette	C.R.C. n°	580
"	Quebec, Montreal and Southern	C.R.C. n°	262
"	Toronto, Hamilton and Buffalo	C.R.C. n°	1209

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 10 janvier 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 214-A.

Concernant la requête des compagnies de chemin de fer sous-mentionnées qui demandent que leurs tarifs réglementaires des taux maximums de transport des voyageurs par mille soient approuvés.

Dossier n° 27840.20.

Les tarifs réglementaires relativement aux taux de transport des voyageurs ayant été déposés en dossier tel qu'autorisé par la Commission dans son ordonnance générale n° 213, en date du 26 décembre 1917:

Il est ordonné: Que les tarifs réglementaires suivants et comportant les taux maximums de transport des voyageurs par mille soient approuvés, et ils sont par les présentes approuvés; lesdits tarifs ainsi que l'ordonnance qui s'y rapporte devant être publiés dans au moins deux numéros hebdomadaires consécutives de la *Gazette du Canada.*

Le ch. de fer Great-Northern..	C.R.C. nº 1161
" Maine-Central..	C.R.C. nº 214
" Témiscouata..	C.R.C. nº 66
" Wabash..	C.R.C. nº 996

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 17 janvier 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 214-B.

Relativement à la requête des compagnies de chemin de fer sous-mentionnées qui demandent que leurs tarifs réglementaires des taux maximums de transport des voyageurs par mille soient approuvés.

Dossier n° 27840.20.

Les tarifs réglementaires relativement aux taux de transport des voyageurs ayant été déposés en dossier tel qu'autorisé par la Commission dans son ordonnance générale n° 213, en date du 26 décembre 1917:

Il est ordonné: Que les tarifs réglementaires suivants comportant les taux maximums de transport des voyageurs par mille soient approuvés, et ils sont par les présentes approuvés; lesdits tarifs ainsi que l'ordonnance qui s'y rapporte devant être publiés dans au moins deux numéros hebdomadaires consécutifs de la *Gazette du Canada:*

Le ch. de fer Boston and Maine..	C.R.C. nº 305
" Moncton and Buctouche..	C.R.C. nº 27

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 24 janvier 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 214-C.

Relativement à la requête des compagnies de chemin de fer sous-mentionnées qui demandent que leurs tarifs réglementaires des taux maximums de transport des voyageurs par mille soient approuvés.

Dossier n° 27840.20.

Les tarifs réglementaires relativement aux taux de transport des voyageurs ayant été déposés en dossier tel qu'autorisé par la Commission dans son ordonnance générale n° 213, en date du 26 décembre 1917,

Il est ordonné: Que, sujets aux dispositions du décret du Conseil n° C.P. 229, du 30 janvier 1919, et de tout autre décret pouvant être émis à cet effet, les tarifs réglementaires suivants comportant les taux maximums de transport des voyageurs par mille soient approuvés, et ils sont pas les présentes approuvés; lesdits tarifs ainsi que l'ordonnance qui s'y rapporte devant être publiés dans au moins deux livraisons hebdomadaires consécutives de la *Gazette du Canada.*

Le ch. de fer	Elgin and Havelock..	C.R.C. n°	5
"	Northern-Pacific..	C.R.C. n°	317

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 25 février 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 215.

Relativement à la requête des compagnies de chemin de fer sous-mentionnées qui demandent que leurs tarifs réglementaires des taux maximums de transport des marchandises par mille soient approuvés.

Dossier n° 27840.20.

Les tarifs réglementaires relativement aux taux de transport des marchandises ayant été déposés en dossier tel qu'autorisé par la Commission dans son ordonnance générale n° 213, en date du 26 décembre 1917,

Il est ordonné: Que les tarifs réglementaires suivants comportant les taux maximums de transport des marchandises par mille soient approuvés, et ils sont par les présentes approuvés; lesdits tarifs ainsi que l'ordonnance qui s'y rapporte devant être publiés dans au moins deux numéros hebdomadaires consécutifs de la *Gazette du Canada* et précédés de l'avis suivant:

Les tarifs réglementaires pour le transport des marchandises et indiqués plus bas ayant été soumis à l'approbation de la Commission des Chemins de fer du Canada, ladite Commission s'étant assurée que lesdits tarifs étaient conformes à son ordonnance générale n° 213, en date du 26 décembre 1917, et ayant été approuvés par l'ordonnance générale de la Commission n° 215 en date du 17 janvier 1918, l'échelle desdits taux est publiée par les présentes comme l'exige l'article 327 de la Loi des Chemins de fer:

Ch. de fer	Algoma Central and Hudson Bay..	C.R.C. n°	441
"	Algoma Eastern..	C.R.C. n°	195
"	Atlantic, Quebec and Western..	C.R.C. n°	20
"	Boston and Maine..	C.R.C. n°	1842
"	Canadian-Northern..	C.R.C. n°	W-1052
"	Canadian-Northern..	C.R.C. n°	E-1007
"	Pacifique-Canadien..	C.R.C. n°	W-2300
"	Pacifique-Canadien..	C.R.C. n°	E-3379
"	Central Vermont..	C.R.C. n°	1204
"	Dominion Atlantic..	C.R.C. n°	552
"	Edmonton, Dunvegan and British Columbia..	C.R.C. n°	65
"	Esquimalt and Nanaimo..	C.R.C. n°	371
"	Glengarry and Stormont..	C.R.C. n°	80
"	Grand-Tronc..	C.R.C. n°	E-3735
"	Grand-Tronc-Pacifique..	C.R.C. n°	244
"	Great-Northern:		
"	Manitoba, Great-Northern..	C.R.C. n°	1352
"	Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay.	C.R.C. n°	1353
"	Crows Nest Southern..	C.R.C. n°	1354
"	New Westminster Southern..	C.R.C. n°	1355
"	Nelson and Fort Sheppard..		
"	Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company.		
"	Red Mountain..		
"	Kettle Valley..		
"	Victoria and Sydney..	C.R.C. n°	V-50

Ch. de fer	Halifax and South Western..	C.R.C. n°	F-51
"	Kettle Valley..	C.R.C. n°	139
"	Maine Central. .. ..Supplément 2 à	C.R.C. n°	C-1184
"	Michigan Central..	C.R.C. n°	2735
"	Napierville Junction..	C.R.C. n°	191
"	New York Central..	C.R.C. n°	1225
"	New York Central..	C.R.C. n°	1226
"	Père-Marquette..	C.R.C. n°	2144
"	Quebec, Montreal and Southern..	C.R.C. n°	640
"	Québec-Oriental..	C.R.C. n°	29
"	Témiscouata..	C.R.C. n°	300
"	Thousand Islands..	C.R.C. n°	332
"	Toronto, Hamilton and Buffalo..	C.R.C. n°	1192

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 18 janvier 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 215-A.

Relativement à la requête des compagnies de chemins de fer sous-mentionnées qui demandent que leurs tarifs réglementaires des taux de transport des marchandises par mille soient approuvés.

Dossier N° 27840.21.

Lesdits tarifs réglementaires pour le transport des marchandises ayant été déposés en dossier tel qu'autorisé par la Commission dans son ordonnance N° 213, en date du 26 décembre 1917,—

Il est ordonné: Que les tarifs réglementaires du transport des marchandises par mille soient approuvés et ils le sont par les présentes; lesdits tarifs ainsi que l'ordonnance qui s'y rapporte devant être publiés dans au moins deux numéros hebdomadaires consécutifs de la *Gazette du Canada.*

Ch. de fer Moncton and Buctouche..	C.R.C. n°	29
La compagnie Quebec Railway, Light and Power..	C.R.C. n°	103

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 24 janvier 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 215-B.

Relativement à la requête des compagnies de chemins de fer sous-mentionnées qui demandent que leurs tarifs réglementaires des taux de transport des marchandises par mille soient aprouvés.

Dossier N° 27840.21.

Lesdits tarifs réglementaires des taux de transport des marchandises destinés à être mis en vigueur le 15 mars 1918 ayant été soumis à la Commission conformément à son ordonnance générale N° 213 en date du 26 décembre 1917,—

Il est ordonné: Que, sujets aux stipulations de l'arrêté du Conseil N° C.P. 229, en date du 30 janvier 1918, et de tout autre arrêté du Conseil pouvant être émis à cet effet, les tarifs réglementaires suivants des taux de transport des marchandises par mille soient approuvés et ils sont par les présentes approuvés; lesdits tarifs, ainsi que l'ordonnance qui s'y rapporte, devant être publiés dans au moins deux numéros hebdomadaires consécutifs de la *Gazette du Canada:*—

Le ch. de fer Elgin and Havelock..	C.R.C. nº 5
" Essex Terminal..	C.R.C. nº 457
" Northern Pacific..	C.R.C. nº 376

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 25 février 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 215-C.

Relativement à la requête de la compagnie du chemin de fer Oshawa qui demande que ses tarifs réglementaires de taux de transport des marchandises par mille soient approuvés.

Dossier N° 27840.21.

Ledit tarif réglementaire des taux de transport des marchandises ayant été déposé à la Commission conformément à son ordonnance N° 213 en date du 26 décembre 1917—

Il est ordonné: Que les tarifs réglementaires du transport des marchandises par par mille de la compagnie du chemin de fer Oshawa, C.R.C. N° 15, devant être mis en vigueur le 15 avril 1918, soit et est par les présentes approuvé; ledit tarif ainsi que l'ordonnance s'y rapportant devant être publiés dans au moins deux numéros hebdomadaires consécutifs de la *Gazette du Canada.*

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 2 avril 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 216.

Relativement à l'ordonnance générale de la Commission N° 188, en date du 23 avril 1917, prescrivant des règlements pour l'entretien uniforme des voies qui sont en mauvais état et auxquels sont tenues toutes les compagnies de chemin de fer qui sont sujettes à l'autorité législative du Parlement du Canada.

Dossier N° 4135.25.

Après la lecture des documents soumis, ainsi que du rapport et des conclusions du chef d'exploitation de la Commission,

Il est ordonné: Que ladite ordonnance générale N° 188, en date du 23 avril 1917, soit, et est par les présentes, amendée en y ajoutant les mots " service fréquent signifie un service de neuf convois ou plus par jour," près de la fin de l'ordonnance, les mots " train rapide veut dire un train allant à une vitesse de trente-cinq milles ou plus à l'heure ".

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 24 janvier 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 217.

Relativement aux plaintes formulées par l'Association des Manufacturiers Canadiens et de la Chambre de Commerce de Toronto contre le projet des compagnies de chemin de fer exprimé dans les échelles soumises et devant entrer en vigueur le 15 octobre 1917 (le 1er novembre pour le Michigan Central), à l'effet d'augmen-

ter de 9,000 à 15,000 livres par wagon le poids total minimum d'un chargement de wagon incomplet de viandes fraîches, volailles dressées, produits des établissements de salaison, beurre et les œufs, lorsque ces produits sont chargés sur des voies d'évitement privées dans l'Est du Canada, l'adoption desdites échelles ayant été remise en vertu de l'ordonnance de la Commission n° 26634, en date du 13 octobre 1917.

Dossier N° 18855.22.

Après avoir entendu les plaintes en question aux séances de la Commission tenues le 20 novembre 1917, l'Association des Manufacturiers, la Chambre de Commerce de Toronto, le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et le Nord-Canadien, étant représentés à ces séances, ainsi que ce qui y fut allégué; et après avoir fait la lecture des conclusions soumises par écrit,

Il est ordonné: Que les compagnies de l'Est du Canada sujettes à la juridiction de la Commission soient, et sont par les présentes autorisées à augmenter de 9,000 à 12,000 livres par wagon le poids total minimum d'un chargement incomplet de wagon de viandes fraîches, de volailles dressées, de produits d'établissements de salaison, du beurre et des œufs, lorsque ces produits sont chargés dans des wagons frigorifiques sur des voies de raccordement privées.

D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef adjoint.

OTTAWA, le 28 janvier 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 218.

Relativement à l'ordonnance générale de la Commission n° 78, en date du 14 juillet 1911, telle qu'amendée par l'ordonnance générale n° 106, en date du 27 juin 1913 et l'ordonnance n° 24803, en date du 16 mars 1916, prescrivant des règles et des règlements relatifs à l'inspection et à l'épreuve des bouilloires de locomotive et leurs accessoires et devant être adoptés par les compagnies de chemin de fer sujettes à la juridiction de la Commission.

Dossier n° 16513.

Sur réception du rapport et des conclusions de l'expert en mécanique de la Commission appuyés par son chef d'exploitation, et après lecture des conclusions soumises,

Il est ordonné: Que ladite ordonnance générale n° 78 (ordonnance n° 14115), en date du 14 juillet 1911, soit modifiée de la manière suivante:

1. Règlement 5. Enlèvement des carneaux.—Une fois à tous les quatre ans, on devra enlever tous les carneaux des chaudières en service, sauf dans le cas où il en aura été autrement stipulé, et l'on devra procéder à l'examen minutieux de l'intérieur des chaudières. Après avoir enlevé les carneaux, on devra enlever le sédiment formé à l'intérieur et nettoyer complètement l'intérieur de la chaudière.

2. Règlement 11. Enlèvement de la chemise des tuyaux.—On devra étendre jusqu'au 31 décembre 1918 le délai accordé pour l'enlèvement des chemises des tuyaux en vue d'examiner l'intérieur des chaudières de locomotives, tel qu'il est pourvu au règlement 11, sauf dans les cas où il existe des fuites.

3. *Règlements 16 et 17.* A chaque fois que se fera l'épreuve hydrostatique, on fera l'épreuve au marteau exigée par les règlements 16 et 17 et cela tandis que la chaudière de la locomotive sera sous la pression hydrostatique, pression qui ne devra pas dépasser la pression de travail permise, et l'on doit prendre note de ces épreuves sur des formules n° 1.

4. *Règlement 18. Méthode d'épreuve des boulons d'entretoise flexibles avec têtes.*—On enlèvera au moins à tous les deux ans les têtes extérieures des boulons d'entretoise, et aussi lorsque l'inspecteur de la Commission ou celui de la compagnie de chemin de fer le jugera à propos, on enlèvera ces têtes afin de permettre l'examen minutieux des boulons d'entretoise. A chaque mois aussi on examinera les feuilles du foyer afin de découvrir le bombement ou le bris de ces boulons d'entretoise.

5. Que les modifications prévues par ces règlements soient maintenues en vigueur jusqu'au 31 décembre 1918.

D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef adjoint.

OTTAWA, le 11 février 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 219.

Relativement à l'ordonnance générale de la Commission Nos 95 et 160, en dates respectives du 2 novembre 1912 et du 24 février 1916, demandant que les compagnies de chemin de fer sujettes à la juridiction de la Commission, à chaque fois qu'une de ces compagnies émet un embargo sur le trafic, déposent à la Commission dans les vingt-quatre heures qui suivent une copie de tel embargo.

Dossier n° 19801.

Attendu que l'Association Américaine des Chemins de fer et l'Association Canadienne des Chemins de fer pour la défense nationale ont adopté des règlements généraux pour activer la transmission et la besogne générale des embargos;

Après la lecture desdits règlements, et sur réception du rapport et des conclusions du chef d'exploitation de la Commission:—

Il est ordonné: Que lesdites ordonnances générales nos 95 et 160 soient amendées de manière à pourvoir qu'au cours de l'existence de l'Association Canadienne des Chemins de fer pour la défense nationale et pendant la continuité du régime des zones divisionnaires sous la direction de présidents, tel qu'il est prévu par lesdits règlements, les présidents desdites zones seront tenus de transmettre au secrétaire de la Commission des copies d'avis d'embargo et cela dans le délai fixé par lesdites ordonnances générales; et que les compagnies de chemin de fer ne soient pas tenues de transmettre lesdits avis d'embargo, tel que requis par lesdites ordonnances générales.

Il est de plus ordonné: Que ladite ordonnance soit maintenue en vigueur pendant toute l'époque d'existence de l'Association Canadienne des Chemins de fer pour la défense nationale et aussi longtemps que seront tenus en vigueur les règlements auxquels donnent lieu l'ordonnance générale n° C. S. 17 de l'Association Américaine des Chemins de fer ainsi que la circulaire de l'Association Canadienne des Chemins de fer pour la défense nationale en date du 28 janvier 1918.

D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef adjoint.

OTTAWA, le 9 février 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 220.

Relativement à la requête de J. Coughlan & Sons de Vancouver et à celle de l'Association Canadienne des Marchands de charbon détaillants de l'Ontario qui demandent la décision de la Commission relativement au règlement 3 du Code de Surestarie.

Dossiers nos 1700.109 et 1700.207.

Sur réception du rapport et des propositions de l'officier en chef du trafic de la Commission, et sur lecture des documents en dossiers:—

Il est ordonné: Que la clause suivante soit ajoutée au règlement 3 des Règlements concernant la surestarie, savoir:

"(*d*) Les retards prolongés au delà de la période des déchargements gratuits accordée pour deux ou plusieurs raisons en vertu de ce règlement seront calculés et portés aux comptes indiqués au règlement 9, à moins que la nouvelle consignation n'effectue le transfert réel de la propriété des marchandises et dans ce cas la charge contre le nouveau consignataire à cause du retard prolongé au delà de la période désignée pour le déchargement gratuit sera fixée au taux minimum."

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 11 février 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 221.

Relativement à la requête de l'Association des Manufacturiers Canadiens qui demande une ordonnance à l'effet de rejeter le projet d'augmentation du poids minimum des chargements de wagon d'écorce de tannage publié dans le Supplément n° 8 du tarif de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien C.R.C. n° E-3225, et dans le Supplément n° 1 du tarif C.R.C. n° E-3477 de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

Dossier n° 19475.41.

Après avoir entendu cette requête aux séances de la Commission tenue à Ottawa, le 20 novembre 1918, l'Association des Manufacturiers Canadiens, la *Canadian Freight Association,* la compagnie du Grand-Tronc, la compagnie du Pacifique-Canadien et celle du chemin de fer Canadian Northern y étant représentées, après avoir entendu ce qui était allégué ainsi que les propositions soumises,—

Il est ordonné: Que le poids minimum d'un changement de wagon d'écorces à tannage, lorsque ces produits sont transportés d'après les tarifs des articles de première nécessité, soit comme suit:—

Pour des wagons ne dépassant pas une longueur de 30 pieds et 6 pouces, mais ne dépassant pas une longueur de 34 pieds et 6 pouces, mesure de la plateforme ou à l'intérieur, 23,000 livres.

Pour des wagons dépassant une longueur de 34 pieds et 6 pouces, mais ne dépassant pas une longueur de 36 pieds et 6 pouces, mesure à l'intérieur pour les wagons fermés et à bestiaux, et non au delà de 36 pieds et 10 pouces pour les wagons ouverts, mesure à la plateforme, 28,000 livres.

Et il est de plus ordonné: Que les cédules adoptées en vue de l'émission de cette ordonnance soient publiées et soumises en vue de les mettre en vigueur avant le 11ème jour de mars 1918.

D'ARCY SCOTT,
Commissaire en chef adjoint.

OTTAWA, le 26 février 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 222.

Relativement à la plainte de l'Association des Manufacturiers Canadiens, de la part des établissements de salaison, à l'effet que les compagnies de chemin de fer refusent d'accepter l'oléomargarine comme formant partie du poids minimum d'un chargement de produits de l'industrie de salaison, chargés dans des wagons dits " wagon de colporteur " sur des voies de raccordement privées.

Dossier n° 18855.22.1.

Après avoir entendu aux séances de la Commission tenues à Ottawa, le 19 mars 1918, les plaintes de l'Association des Manufacturiers Canadiens, la *Canadian Freight Association,* la Chambre de Commerce de Toronto, la compagnie du chemin de fer Père Marquette, du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc et du Canadian Northern, en plus de ce qui était allégué,—

Il est ordonné: Que les tarifs desdites compagnies de chemin de fer relativement au transport des produits des établissements de salaison, des viandes fraîches et autres articles, dans les wagons dits "de colporteur", soient révisés de manière à y inclure l'oléomargarine comme étant un produit d'établissement de salaison.

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 19 mars 1918.

ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 223.

Relativement à l'ordonnance générale de la Commission n° 204, en date du 11 août 1917, autorisant, pour la conduite des compagnies de chemin de fer sujettes à la juridiction de la Commission et qui acceptent des explosifs pour le transport, les règlements revisés concernant le transport des matières explosives et tels qu'amendés et transmis par lettre en date du 16 décembre de G. C. Ranson, président de la "Canadian Freight Association", portant aux archives de la Commission le n° 1717 avec la marque "A".

Après avoir fait la lecture du document déposé de la part de la *Canadian Freight Association",*—

Il est ordonné: Que l'alinéa n° 1644, (*b*) et (*c*), desdits règlements concernant le transport des explosifs tel qu'autorisé par ladite ordonnance générale n° 204, en date du 11 août 1917, soit, et est par les présentes, amendé de façon à se lire comme suit:

"1644 (*b*). Les wagons affectés au transport des explosifs dangereux et qui sont certifiés et placardés tel qu'il est prescrit à l'alinéa 1661, ne doivent pas être chargés au delà du haut du lambris intérieur du wagon.

" (*c*) Lorsque le chargement d'un wagon se compose de ou comprend des matières explosives, le poids du contenu doit être placé de manière à égaliser la charge sur chaque côté du wagon et au-dessus des trains".

H. L. DRAYTON,
Commissaire en chef.

OTTAWA, le 28 mars 1918.

INDEX

A

B

C

G

H

I

J

K

L

M





